

HAVEN VREELAND

ONDERBOUWING LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING



HAVEN VREELAND

ONDERBOUWING LADDER DUURZAME VERSTEDELIJKING

| | |
|----------------|-------------------------|
| Opdrachtgever: | Gemeente Stichtse Vecht |
| Projectnummer: | DIP139-0001/SHA |
| Rapportnummer: | DIP139-DV02 |
| Status: | Definitief |
| Datum: | 16 maart 2016 |

T 088-33 66 333
F 088-33 66 099
E info@kragten.nl



Opstellers:
E. van Hees
R. Vrolijks

Verificatie:
R. Peeten

Validatie: E. van Hees

E.vH

© 2016 Kragten

Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd en/ of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

kragten



INHOUDSOPGAVE

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | INLEIDING | 5 |
| 1.1 | AANLEIDING EN DOEL | 5 |
| 1.2 | RELATIE MET ANDERE PLANNEN | 6 |
| 2 | KADER..... | 7 |
| 2.1 | BESLUIT RUIMTELIJKE ORDENING..... | 7 |
| 2.2 | HANDREIKING LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING | 7 |
| 3 | TREDE 1: BEHOEFTE | 11 |
| 3.1 | INLEIDING..... | 11 |
| 3.2 | NADERE BESCHRIJVING VAN HET PROJECT..... | 11 |
| 3.3 | MARKTSITUATIE WATERSPORTSECTOR | 12 |
| 3.3.1 | TRENDMATIGE ONTWIKKELING..... | 12 |
| 3.3.2 | BEZETTING JACHTHAVENS..... | 12 |
| 3.3.3 | DE SLOEP ALS VAARTUIG | 13 |
| 3.3.4 | HOLLANDS PLASSENGEBIED..... | 13 |
| 3.3.5 | REGIONALE MARKT | 14 |
| 3.3.6 | LIGPLAATSEN LANGS DE VECHT | 14 |
| 3.3.7 | NIEUWBOUWWONINGEN IN COMBINATIE MET HAVENS..... | 14 |
| 3.3.8 | CONCEPT LIGPLAATSENVISIE | 14 |
| 3.3.9 | CONCLUSIE | 15 |
| 4 | TREDE 2..... | 17 |
| 4.1 | BESCHIKBARE RUIMTE | 17 |
| 4.2 | POTENTIËLE ONTWIKKELLOCATIES BINNEN BESTAAND STEDELIJK GEBIED | 22 |
| 5 | TREDE 3..... | 25 |
| 5.1 | TOEPASSING VAN TREDE 3..... | 25 |
| 5.2 | LOCATIEKEUZE HAVEN VREELAND | 25 |
| 5.3 | ONTSLUITING VAN DE LOCATIE..... | 28 |
| 6 | CONCLUSIE | 31 |

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING EN DOEL

Het bedrijf Driessen-Vreeland B.V. en de toenmalige gemeente Loenen hebben begin 2010 een vaststellingsovereenkomst gesloten, waarin onder meer afspraken zijn gemaakt over de verplaatsing van het bedrijf en de herontwikkeling van de locatie met woningbouw. De woningbouwlocatie is op korte afstand van de Vecht gelegen. Onderdeel van het concept is het aanbieden van woningen met ligplaatsen. Om die reden is een bestemmingsplan in voorbereiding dat de aanleg van een jachthaven met maximaal 60 aanlegplaatsen mogelijk maakt. Het bestemmingsplan voor de haven moet voldoen aan de regels uit het Besluit ruimtelijke ordening. Specifiek moet worden onderbouwd hoe het plan voldoet aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. In dit rapport wordt hier nader op ingegaan.

Afbeelding 1: Ligging van de projectlocatie (rode stippellijn)



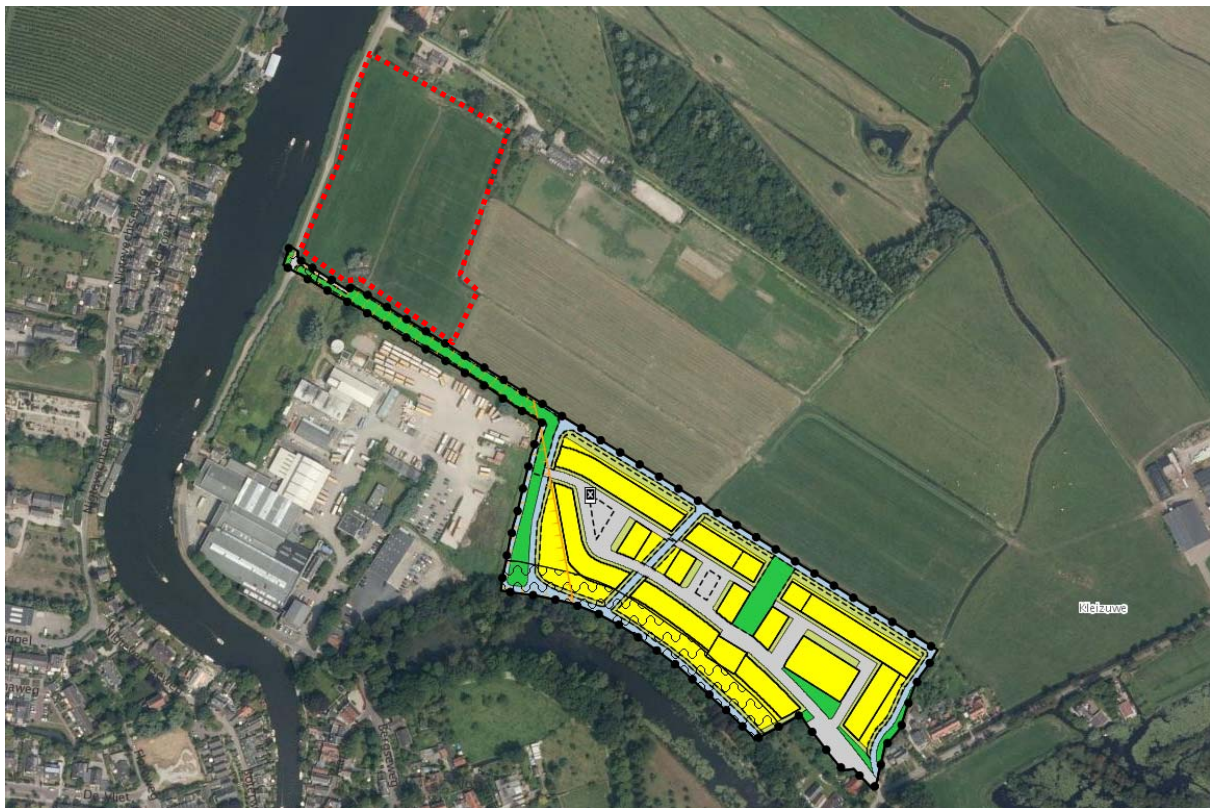
1.2 RELATIE MET ANDERE PLANNEN

Het bestemmingsplan voor de realisatie van de haven staat niet op zichzelf. Op 1 oktober 2014 heeft de gemeenteraad van de gemeente Stichtse Vecht het bestemmingsplan Vreeland-Oost vastgesteld. Dit plan is inmiddels onherroepelijk. In de toelichting van het bestemmingsplan Vreeland-Oost wordt ingegaan op de overkoepelende landschapsvisie voor het gebied, waarbij herstructurering van het bedrijventerrein, woningbouwontwikkeling, de aanleg van de haven en ruimtelijke kwaliteitswinst samengaan. Over het terrein van de haven wordt het volgende gezegd:

“Ten noorden (buiten het nu voorliggende bestemmingsplan) ligt aan de Vecht ruimte voor de landschappelijke inpassing van een kleinschalige haven met een beperkte doorvaart vanaf de Vecht met een doorgang onder de Bergseweg. Nieuwe ligplaatsen voor kleine bootjes en sloepen worden gerealiseerd voor zowel de lokale bevolking alsook nieuwe bewoners. Bij dit terrein is in de winter ruimte voor de bestaande ijsbaan, wat het mogelijk maakt om het bijbehorende verenigingsgebouwtje zowel een zomer- als een winterfunctie te geven voor dan wel het haventje, dan wel de ijsbaan. Het inpassen van de bestaande bunker bij deze plek zorgt ervoor dat dit onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie op een bijzondere manier weer zichtbaar gaat worden”.

Het bestemmingsplan voor de haven is dus geen op zich zelf staand plan, maar is een integraal onderdeel van de herstructurering van het gebied Vreeland-Oost.

Afbeelding 2: Bestemmingsplan Vreeland-Oost, vastgesteld op 1 oktober 2014. Het plangebied voor de haven is met rode stippellijn weergegeven



2 KADER

2.1 BESLUIT RUIMTELIJKE ORDENING

In het Besluit ruimtelijke ordening heeft het Rijk de ruimtelijke belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de (voormalige) planologische kernbeslissingen (pkb) geborgd in regelgeving. Op 1 oktober 2012 is het "Besluit van 28 augustus 2012, houdende wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in verband met de toevoeging van enkele onderwerpen van nationaal ruimtelijk belang" (Stb. 2012, nr. 388) in werking getreden. Door dit wijzigingsbesluit wordt ook het Bro aangepast. De wijziging houdt onder andere de introductie van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking in. Het Rijk heeft hiermee de intentie om overheden beter na te laten denken over nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening is aangepast. Lid 2 is toegevoegd:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. Er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld".

Indien er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet stapsgewijs worden onderzocht of deze ruimtelijk aanvaardbaar is.

Onder een stedelijke ontwikkeling verstaat het Bro het volgende:

"ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."

2.2 HANDREIKING LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJKING

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft naar aanleiding van de praktijktoepassing van artikel 3.1.6 Bro in november 2013 de Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking uitgegeven. Deze handreiking ondersteunt decentrale overheden bij de toepassing van de ladder.

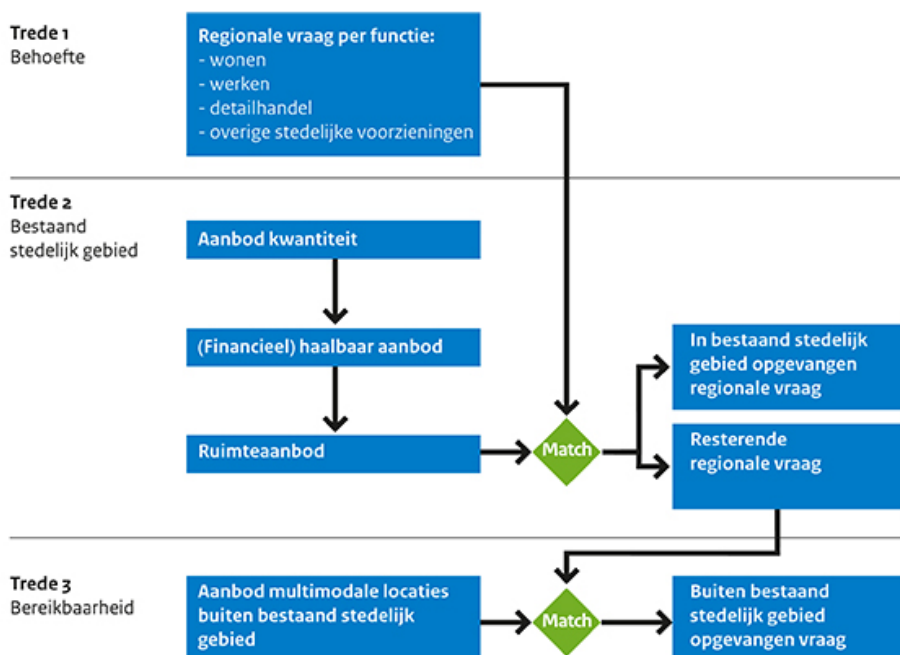
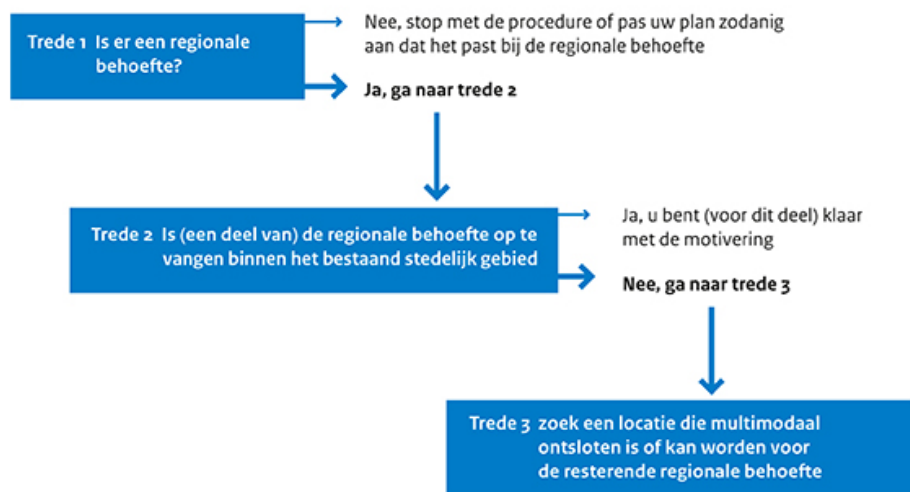
Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd. De handreiking is bedoeld voor ambtenaren en bestuurders van de decentrale overheden die ruimtelijke plannen maken en medewerkers van adviesbureaus die betrokken zijn bij de ruimtelijke planvorming van provincies en gemeenten. De handreiking laat zien dat de ladder als katalysator kan functioneren in de regionale (de)programmering van de verstedelijking.

De Ladder is een instrument dat bedoeld is voor overheden om een visie te ontwikkelen op de invulling van een verstedelijkingsopgave en hier op regionale schaal afspraken over te maken. Anderzijds krijgen initiatiefnemers bij het ontwikkelen van hun plannen ook te maken met de motiveringsplicht uit het Besluit ruimtelijke ordening en moet de Ladder op een concreet project worden toegepast. Nu nog

vaak zonder dat er al regionale kaders vastliggen. Dit geldt even zo zeer bij het project “Haven Vreeland”. Basis van artikel 3.1.6 Bro is het doorlopen van onderstaand stappenchema.

De ladder

Versie 2: november 2013



Voordat bovenstaande stappen van toepassing zijn, moet echter de vraag worden beantwoord wat het Besluit ruimtelijke ordening verstaat onder een stedelijke ontwikkeling. De definitie is namelijk niet eenduidig. In de afgelopen jaren is veel ingevuld door uitspraken van de Raad van State, maar ook de Handreiking poogt meer helderheid te geven. In dit geval is de concrete vraag wat wordt verstaan onder “andere stedelijke voorzieningen”. En de tweede vraag: bij welke schaalgrootte wordt een project gezien als een “ontwikkeling” en wanneer gaat het om een particulier c.q. kleinschalig project?

In de Handreiking is ten aanzien van andere stedelijke voorzieningen het volgende opgenomen: *“Deze handreiking laat onder de overige stedelijke voorzieningen accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure vallen”*. Een jachthaven is een accommodatie voor leisure, want leisure is gedefinieerd als “vrije tijdsbesteding”. Dit is echter betrekkelijk vaag.

Waar de Handreiking geen antwoord op geeft is de vraag vanaf welke schaalgrootte er sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Niet voor de categorie “andere stedelijke voorzieningen”, maar ook niet voor de categorieën woningbouwlocaties, bedrijventerreinen, detailhandel en kantoren. In de afgelopen jaren is hier wel de nodige jurisprudentie over ontstaan, met name voor woningbouw, detailhandel en bedrijventerreinen. Specifiek ten aanzien van jachthavens zijn geen uitspraken van de Raad van State bekend. Wel zijn er uitspraken gedaan over plannen, waarin een jachthaven onderdeel was.

In zaak ABRvS 4 juni 2014, ECLI:NL:RVS:2014:2138 behandelt de Afdeling een bestemmingsplan van de gemeente Kaag en Braassem dat voorziet in de realisatie van drie burgerwoningen, een bedrijfswoning alsmede het gebruik als jachthaven. In deze zaak wordt betoogd dat de nieuwbouw van woningen in strijd is met artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening. De Afdeling acht dit beroep ongegrond, omdat er slechts vier woningen worden gebouwd en dat er geen sprake is van een woningbouwlocatie, zoals bedoeld in het Bro. Helaas gaat de Afdeling niet in op de vraag of de jachthaven al dan niet een “andere stedelijke ontwikkeling” betreft.

In zaak ABRvS 17 februari 2016, ECLI:NL:RVS:2016:412 wordt het een bestemmingsplan van de gemeente Sluis behandeld dat de realisatie van een viscentrum in de haven van Breskens mogelijk maakt. De realisatie van het viscentrum is volgens de appellanten in deze zaak onlosmakelijk verbonden met de uitbreiding van een jachthaven (buiten de grenzen van het bestemmingsplan). In het nieuwe viscentrum worden een bestaande vismijn en het visserijmuseum ondergebracht. Deze moeten worden verplaatst om ruimte te maken voor de uitbreiding van de aanwezige jachthaven. De noodzaak tot uitbreiding van de jachthaven is niet onderzocht en daarmee voldoet de gemeente volgens appellanten niet aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Ladder voor Duurzame Verstedelijking).

De Afdeling ziet echter in tegenstelling tot de appellanten geen onlosmakelijk relatie tussen de uitbreiding van de jachthaven en de realisatie van het viscentrum. Helaas staat letterlijk in de uitspraak dat de behoefte aan uitbreiding van de jachthaven daarom niet door de gemeente behoefte te worden onderzocht. Het viscentrum zelf ziet de Afdeling als een stedelijke ontwikkeling en daarvan heeft de gemeente Sluis de noodzaak/behoefte in het bestemmingsplan onderzocht en aangetoond. Wat de gemeente heeft nagelaten is te onderbouwen of er daadwerkelijk een groei van het aantal bezoekers zal plaatsvinden en of de tevens in het bestemmingsplan opgenomen ruimte voor horeca en detailhandel niet leidt tot structurele leegstand in de kom van Breskens. Het beroep is gegrond, maar niet omdat de behoefte aan een jachthaven niet is aangetoond.

Wat je uit met name de meest recente uitspraak zou kunnen afleiden is dat een jachthaven wel degelijk tot een stedelijke ontwikkeling wordt gerekend. De Afdeling geeft namelijk niet aan dat een behoefteonderzoek niet noodzakelijk is, omdat het de uitbreiding van de jachthaven geen stedelijke ontwikkeling betreft. De relatie met het bestemmingsplan voor het viscentrum is niet dusdanig dat er ook aandacht moet zijn voor de uitbreiding van de jachthaven (die buiten het bestemmingsplan is gehouden).

In het vervolg van dit rapport wordt stapsgewijs ingegaan op de verschillende treden van de ladder.

3 TREDE 1: BEHOEFTE

3.1 INLEIDING

In trede 1 moet een overheid de regionale ruimtevraag (kwantitatief en kwalitatief) bepalen voor de verschillende functies. Het gaat om de ruimtevraag waarin elders in de regio nog niet is voorzien: eventuele andere initiatieven in de regio, zoals geplande woningbouwlocaties of een binnen stedelijke herstructurering, dekken immers al (deels) de regionale ruimtevraag. Ook leegstand speelt een rol in de bepaling van de vraag. De vraag is gelijk aan de behoefte minus het aanbod in plannen en in de bestaande voorraad met eenzelfde kwaliteit als de gevraagde kwaliteit.

Wanneer de regionale ruimtevraag in beeld is, kan worden beoordeeld of een voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte.

Om de vraag te kunnen bepalen, wordt eerst een nadere beschrijving van het project gegeven om helder te hebben met welk type functie de haven Vreeland moet worden vergeleken. Vervolgens wordt ingegaan op de marktsituatie in de regio.

3.2 NADERE BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

Het project betreft de ontwikkeling van een wijk met 60 woningen, grotendeels vrije kavels met de mogelijkheid zelf te bouwen. De locatie ligt dicht bij de Vecht maar grenst hier niet direct aan. De ligging nabij de Vecht is echter wel een kwaliteit die optimaal benut kan worden. Om die reden is de ontwikkeling gecombineerd met een jachthaven, waarbij eveneens 60 ligplaatsen worden gemaakt. Zoals vermeld is het bestemmingsplan voor de woningen reeds onherroepelijk en is deze onderbouwing onderdeel van het bestemmingsplan voor haven.

De ligplaatsen in de haven worden onderverdeeld onder nieuwe bewoners (van de aan te leggen wijk) en bewoners van de kern Vreeland. Met de gemeente werd overeen gekomen dat maximaal 40 ligplaatsen worden geleverd in combinatie met de nieuwe woningen en dat minimaal 20 ligplaatsen worden vrijgehouden voor inwoners van de kern Vreeland. De ligplaatsen worden in verkoop uitgegeven. Daarmee worden de gezamenlijke ligplaatseigenaren ook eigenaar van de haven en verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie. Dit zorgt voor een optimale betrokkenheid bij de ontwikkeling en blijvende kwaliteit. Doordat de ligplaatshouders in de directe nabijheid wonen zullen ook overlastsituaties in belang van de eigenaren / bewoners zelf uitblijven.

De locatie is met een wandelpad ontsloten naar de nieuwe wijk. Dit wandelpad is voldoende breed voor een auto waarbij ligplaatshouders een sleutel krijgen voor het hek. Zij zullen zelden gebruik maken van de auto om bij hun boot te komen, omdat het slechts een afstand van 300 meter is tussen woningen en haven. Alleen bijvoorbeeld aan het begin en einde van het seizoen wordt gebruik van de auto verwacht. Hetzelfde geldt voor de inwoners van Vreeland die een ligplaats afnemen, ook zij zullen vaak zonder auto naar de boot gaan. Voor die ligplaatshouders die toch de auto kiezen is er uitgebreid gelegenheid om te parkeren, in combinatie met (extra) capaciteit voor de ijsbaan.

De haven kent een besloten karakter. Er is gekozen voor het omleggen van de dijk rond de haven en het maken van een kleine coupure in de bestaande dijk om het historisch profiel zo veel mogelijk in tact te houden. Het water van de haven geeft extra bergingscapaciteit aan de rivier en sluit daarmee aan bij de doelstellingen van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Er is gekozen voor een zeer ruime verhouding tussen water en ligplaatsen, waarbij een havenmodel is ontwikkeld met rondom groene natuurvriendelijke oevers in combinatie met een centraal gelegen dubbel te benutten steiger midden in de haven. Daarmee wordt de haven ingepast in een natuurlijke setting. De coupure in de dijk wordt voorzien van een brug die een doorvaarthoogte kent van 2,40 meter. Daarmee wordt de doorlopende verbinding langs de Vecht niet onderbroken. De doorvaarthoogte is gebaseerd op de

Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland, waarin het landelijk netwerk van vaarverbindingen in onderling verband wordt versterkt. De doorvaarthoogte sluit aan bij de categorie DM, een categorie kleine motorboten en open motorboten. De doorvaarthoogte beperkt in de praktijk ook de lengte en breedte van de schepen. Doorgaans zijn deze schepen niet langer dan 10 meter en niet breder dan 3,80 meter.

De haven kent een bescheiden clubhuis dat gebruikt wordt in combinatie met de ijsbaan in koude winters. Het clubhuis zal worden geëxploiteerd door vrijwilligers van de Vereniging van Eigenaren. Er is een kleine trailerhelling voorzien in de haven. Er is geen ruimte voor stalling van boten op de kant, onderhoud, service en dergelijke bedrijfsmatige activiteiten. De ligplaatshouders zijn daarvoor aangewezen op voorzieningen elders in de regio.

De belangstelling voor de woningen is zeer groot. Inmiddels hebben zich voor de 60 woningen al 700 mensen gemeld als geïnteresseerde. Overigens zal een deel daarvan inmiddels elders haar keuze hebben gemaakt door de lange voorbereidingstijd. Het betreft grotendeels mensen vanuit de regio Amsterdam die een woning zoeken in de hogere prijsklasse. De koppeling met een ligplaats blijkt een belangrijke trekker in het project.

3.3 MARKTSITUATIE WATERSPORTSECTOR

De watersportsector in Nederland is sinds de jaren zestig sterk gegroeid. In Nederland zijn er naar schatting 200.000 vaartuigen die in havens en bij (vakantie)woningen in het water liggen. Tot 2008 groeide dit aantal met circa 1% per jaar. In de jaren daarna is de groei tot stilstand gekomen en neemt het aantal vaartuigen niet meer toe. In enkele vaargebieden van Nederland is sinds 2012 sprake van een lichte daling van het aantal schepen en een daling van de bezetting van jachthavens.

3.3.1 TRENDMATIGE ONTWIKKELING

De watersporters in Nederland vergrijzen. De gemiddelde leeftijd van ligplaatshouders / booteigenaren in Nederland is nu al hoog en zal de komende jaren verder stijgen. Dat komt deels door de toenemende vrije tijd en vitaliteit onder ouderen, deels ook door een minder grote aangroei van jonge watersporters. Dat heeft met name te maken met de verschuiving van bezit naar gebruik. De verhuurvloot in Nederland groeit, de deeleconomie maakt minder vaartuigen nodig op eenzelfde aantal gebruikers en de financiële ruimte van jonge mensen is te beperkt om een boot te kopen. De verwachting is dat hierdoor het aantal pleziervaartuigen in Nederland zal dalen.

3.3.2 BEZETTING JACHTHAVENS

De bezetting van jachthavens staat onder druk. Nog steeds is sprake van een gemiddelde landelijke bezetting van tegen de 90%, maar deze hoge cijfers staan onder druk. Dit komt onder andere door:

- Trendmatige ontwikkeling (zie boven)
- Verdere uitbreiding van het aantal ligplaatsen in bestaande en nieuwe havens
- Ontwikkeling van nieuwe woon- en recreatieconcepten waarbij ligplaatsen bij (vakantie)woningen worden aangeboden.

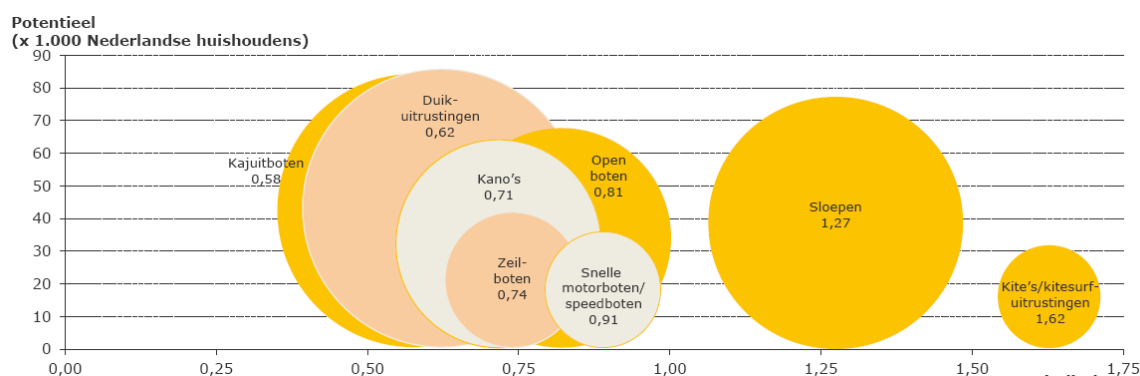
Er is sprake van regionale verschillen. Niet in alle deelgebieden van Nederland wordt de actuele bezetting van havens adequaat gemeten. Er zijn geen goede cijfers beschikbaar van de bezettingsgraad in havens in de omgeving Loosdrechts Plassengebied. Algemeen wordt aangenomen dat de bezettingsgraad hier gemiddeld hoger is dan elders in Nederland. De centrale ligging, aantrekkelijk vaarwater en populariteit van de sloep zijn hierbij versterkende factoren.

3.3.3 DE SLOEP ALS VAARTUIG

In 2013 werd door NBTC-NIPO Hét Watersportonderzoek gehouden. Een bestand van 60.000 Nederlanders werd ondervraagd over hun bootbezit, vaargedrag, ambitie en voorkeur. Daarin werd onder andere gepeild in hoeverre deelsectoren vitaal zijn richting toekomst. De sloep komt uit dit onderzoek naar voren als meest vitale deelsegment. Er zijn meer potentiële sloepvaarders dan dat er actuele sloepvaarders zijn. Veel mensen die nu een ander soort boot varen geven aan over te willen stappen naar de sloep. Daarmee wijkt de sloep af van de reguliere ontwikkeling in de watersport en wordt voor de sloep nog groei voorzien.

In onderstaand schema is de vitaliteit van de deelsector sloepen weergegeven. De omvang van de bollen geven het aantal bestaande gebruikers aan, de positie op de horizontale as geeft de interesse aan. Daaruit blijkt dat de interesse groter is dan het aantal gebruikers nu (groter dan 1), waardoor groei te verwachten is. Andere traditionele watersportsectoren als zeiljachten en motorjachten staan onder druk en kunnen een afname verwachten.

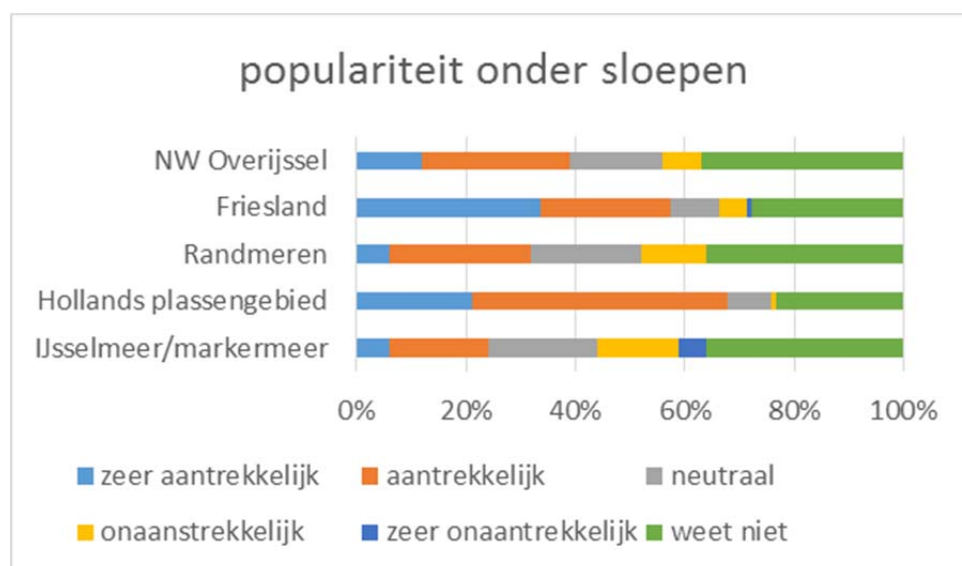
Afbeelding 3: Potentieel watersportvormen



3.3.4 HOLLANDS PLASSENGEBIED

In Hét Watersportonderzoek werd tevens gevraagd welke gebieden de verschillende soorten gebruikers het meest aantrekkelijk vinden. Onder sloepvaarders blijkt het Hollandse Plassengebied (waaronder ook de Vecht valt) het meest populaire vaargebied te zijn, aantrekkelijker nog dan de Friese Meren. In onderstaand schema is de populariteit onder sloepvaarders van vijf verschillende deelgebieden vergeleken.

Afbeelding 4: Aantrekkelijke gebieden voor sloepen



3.3.5 REGIONALE MARKT

Het Loosdrechts Plassengebied is het totaal van recreatieplassen en vaarten ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal. In februari 2016 werd er in opdracht van de ondernemers in dit gebied een recreatieve gebiedsvisie ontwikkeld. Daarin wordt ook een globale marktomvang aangeduid. Naar schatting zijn er in dit gebied 9.950 ligplaatsen in havens en bij woningen. De bezetting van deze ligplaatsen is niet bekend. Binnen de gemeente Stichtse Vecht is de grootste concentratie ligplaatsen te vinden in de omgeving van de Scheendijk, met circa 2.000 ligplaatsen. Deze zijn allemaal georiënteerd op de Loosdrechtse Plassen. In de omgeving van Loenen liggen nog eens circa 400 boten die directe toegang hebben tot de Loosdrechtse Plassen, Nabij Vreeland liggen op de Wijde Blik naar schatting 500 boten en bootjes met aansluiting op het Hilversums Kanaal.

De Vecht als rivier biedt op meerdere plaatsen toegang tot het Loosdrechts Plassengebied. Toch wordt de Vecht als een aparte kwaliteit en ervaring gezien binnen het gebied. De aaneenschakeling van buitenplaatsen, natuur, kernen met lintbebouwing en open weides maakt een vaartocht langs de Vecht een aantrekkelijke ervaring.

3.3.6 LIGPLAATSEN LANGS DE VECHT

Het aantal havens langs de Vecht is zeer beperkt. In Weesp zijn een tweetal jachthavens aan de rivier, evenals in Muiden. Deze kennen een ander karakter en zijn meer georiënteerd op het water van de Randmeren. De ligplaatsen worden voornamelijk gebruikt door grotere motorjachten en zeiljachten. Meer zuidelijk richting het plangebied zijn er kleine verenigingshavens in Nederhorst den Berg en Nigtevecht. Deze bieden samen plaats aan circa 50 boten en kennen een volledige bezetting. Ten zuiden van het plangebied is er verder één haven aan de rivier in de kern Maarssen, gekoppeld aan de nieuwbouwwontwikkeling Op Buuren en Brasserie La Sauciere. Hier zijn circa 60 ligplaatsen gerealiseerd. De haven kent een volledige bezetting.

3.3.7 NIEUWBOUWWONINGEN IN COMBINATIE MET HAVENS

In de gemeente Stichtse Vecht zijn er op diverse plaatsen kleine havens gecombineerd met woningbouwontwikkeling. Het ruimtelijk beleid van de gemeente staat dit onder een aantal voorwaarden ook toe. Actueel op dit moment is het project Vechthaven in Maarssen, locatie Op Buuren, waar luxe woningen gecombineerd worden met een kleine collectieve haven voor de eigenaren. De woningen zijn volledig uitverkocht (www.vechthaven.nl). Eerder werden daar vlakbij woningen gerealiseerd met een kleine collectieve haven.

In Breukelen zijn de laatste appartementen en woningen te koop in het project Buitenplaats Overweer. Hier is sprake van een kleine haven voor sloepen, gecombineerd met deels geclusterde en deels vrijstaande woningen. De ligplaatsen zijn hier volledig uitverkocht.

Het succes van deze projecten toont aan dat er grote belangstelling is voor de combinatie van ligplaatsen nabij de woningen.

3.3.8 CONCEPT LIGPLAATSENVISIE

De gemeente Stichtse Vecht ontwikkelt op dit moment een ligplaatsenvisie voor de rivier de Vecht. Aanleiding is het versnipperde beleid, de onbenutte kansen voor ondernemers en andere initiatiefnemers en de onduidelijkheid voor bewoners. Uit de inventarisatie in het concept ligplaatsenbeleid (versie 19 januari 2016) blijkt dat er langs de Vecht binnen de gemeentegrenzen naar schatting 900 ligplaatsen beschikbaar zijn die gekoppeld zijn aan woningen. Dat zijn grotendeels ligplaatsen die direct aan een eigen perceel grenzen of gescheiden worden van de woning door een openbare weg. Met name in de kern Maarssen is ook sprake van andersoortige ligplaatsen, die in het concept beleid 'Kadeplaatsen' worden genoemd. Deze plaatsen zijn vaak door bewoners in gebruik

genomen, al lange tijd geleden, en worden binnen het concept beleid formeel geregeld. Tijdens een participatie-avond op 21 januari 2016 over het concept beleid (opkomst circa 100 bewoners) bleek dat er voor ligplaatsen langs de Vecht een grote belangstelling bestaat. In de feedback werden er diverse cases voorgedragen om ligplaatsen mogelijk te maken die niet direct gekoppeld zijn aan een privé kavel maar daarbij in de directe omgeving liggen. Deze belangstelling toont aan dat er naar verwachting voldoende interesse is vanuit de markt.

Deze verkenning toont aan dat er bij nieuwe en bestaande bewoners behoefte bestaat aan ligplaatsen die nu niet elders aangeboden worden. Het betreft voor een belangrijk deel nieuwe bewoners. Zij gaan wonen aan de Vecht en varen op de Vecht. De bestaande inwoners van de kern Vreeland krijgen beperkt toegang tot extra capaciteit. Dit zal een deel uitbreiding zijn van de vloot en misschien sporadisch een verplaatsing vanuit een bestaande regionale haven. Daarmee is er geen sprake van een marktverplaatsing met significante gevolgen.

3.3.9 CONCLUSIE

Samenvattend voor wat betreft de marktinteresse:

- Het concept waarbij een haven gekoppeld wordt aan woningontwikkeling op deze schaal komt nog niet elders in het gebied voor.
- Er is gekozen voor een passend kleinschalig concept met ruimte voor kleine boten in een groene setting. De constructie met een VVE zorgt voor langjarig passend gebruik in relatie tot de woonomgeving.
- De belangstelling voor de 60 te bouwen woningen is enorm groot, mede door de koppeling met de aankoop van een ligplaats.
- De trend in de algehele watersportsector is dalend, het bootbezit zal dalen in Nederland.
- Het Loosdrechts Plassengebied heeft door haar ligging en kwaliteit minder last van deze neergaande trend dan landelijk.
- De sloepenmarkt blijkt het meest vitale deelsegment in de watersportsector met groeiverwachting.
- Het Hollandse Plassengebied is het populairste gebied voor sloepenvaarders.
- In de gehele regio is er sprake van een groot aantal ligplaatsen, deels met een beperkte leegstand (exacte cijfers zijn niet bekend).
- De Vecht als rivier met ligplaatsen vormt een apart segment.
- Aan de Vecht is het aantal ligplaatsen beperkt in havens.
- In deze havens is sprake van 100% bezetting.
- Ook woningbouwprojecten in combinatie met ligplaatsen blijken succesvol, de ligplaatsen worden gretig afgenomen.
- Langs de rivier maken bijna alle bewoners gebruik van hun recht om een eigen ligplaats in te richten, bij opstelling van beleid op dit gebied blijkt er een nog grotere vraag van bewoners te zijn.
- De verwachting is dat de ligplaatsen zeer goed aftrek vinden en dat de haven binnen korte termijn kan rekenen op 100% bezetting. Omdat dit veelal nieuwe bewoners zijn (40 ligplaatsen) is de verwachting dat dit geen significante invloed zal hebben op de regionale bezettingsstatistieken maar dat het voorziet in een aanvullende behoefte en markt.

Op basis van bovenstaande marktanalyse moet worden geconcludeerd dat het bestemmingsplan voorziet in een actuele, regionale behoefte.

4 TREDE 2

In trede 2 dient de vraag beantwoord te worden of de regionale behoefte kan worden opgevangen in bestaand stedelijk gebied. In de provincie Utrecht is het bestaand stedelijk gebied vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013, waarvan de tweede partiële herziening is vastgesteld op 3 november 2014. In de provincie Noord-Holland is het bestaand stedelijk gebied vastgelegd in de In trede 2 moet op basis van de Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking in de eerste plaats de beschikbare ruimte binnen bestaand stedelijk gebied worden bepaald.

4.1 BESCHIKBARE RUIMTE

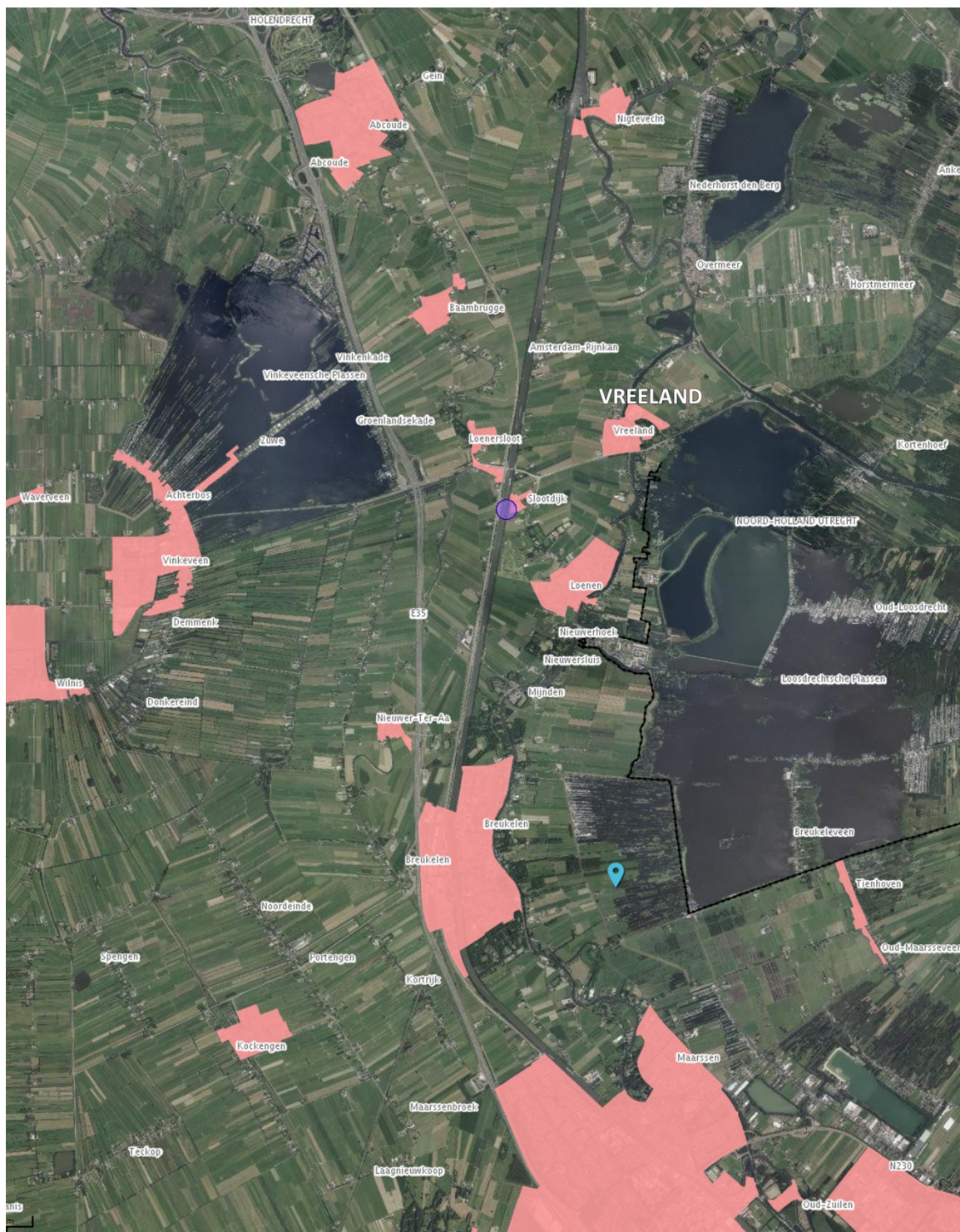
Op basis van de Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking kan de inventarisatie naar beschikbare ruimte plaatsvinden vanuit twee invalshoeken:

1. Gemeentelijke of regionale ambities
De ambities van een gemeente of andere gebiedspartners kunnen redenen zijn om in een gebied de ruimte anders te willen gebruiken. Dit kan vastgelegd zijn in structuurvisies of andere plandocumenten. Ambities kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op het anticiperen op vergrijzing, krimp, ontwikkeling topsector, op peil houden voorzieningenniveau, verduurzaming of verbetering van de sociale en fysieke leefomgeving.
2. Kansen en problemen vanuit het gebied zelf
De situatie en de dynamiek in een gebied zelf kan aanleiding zijn tot verandering in ruimtegebruik. Zo kunnen de woonvoorkeuren in een wijk of buurt verschuiven. Of een gebied kan opeens specifieke leefstijlen trekken of ondernemers die creatief gebruik maken van de ruimte. Ook kunnen gebieden te kampen hebben met problemen. Soms al langdurig, hardnekkig en schier onmogelijk oplosbaar. Denk aan verval, veroudering, functieverlies, leegstand en onevenwichtige sociale samenstelling van een wijk.

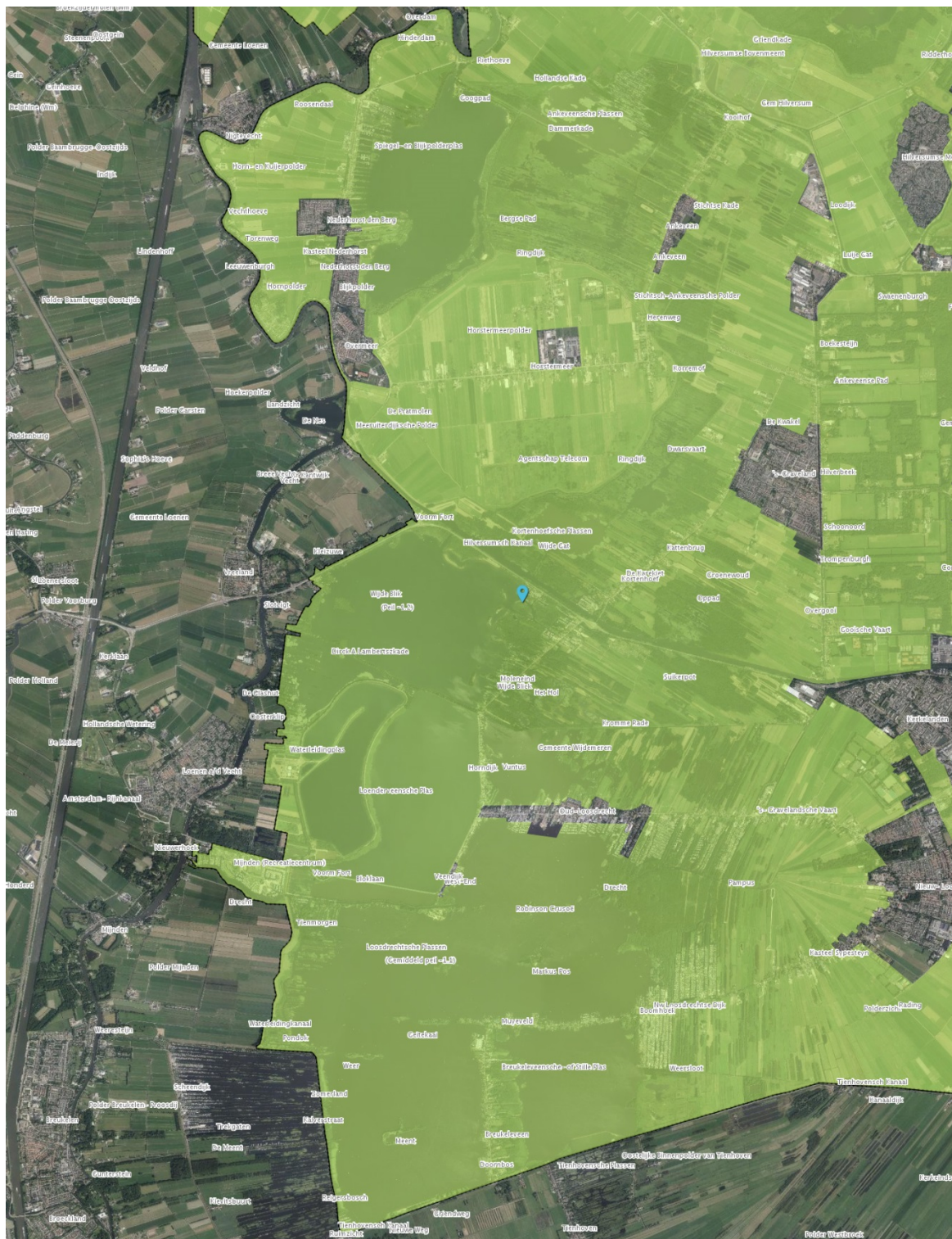
In het geval van de haven Vreeland vindt de inventarisatie plaats op basis van de kansen en problemen vanuit het gebied zelf. In de eerste plaats dient echter duidelijk te zijn welke gebieden in de regio worden gezien als bestaand stedelijk gebied. Hiervoor geldt de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 in de provincie Utrecht als uitgangspunt en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2015 in de provincie Noord-Holland (zie afbeeldingen 5 en 6). Alle kernen van de dorpen in de provincie Utrecht zijn aangeduid als bestaand stedelijk gebied.

In de provincie Noord-Holland is de systematiek echter anders. Hier is een aanduiding “bestaand bebouwd gebied” opgenomen. Deze aanduiding is gelegd op alle bebouwing, ook op bijvoorbeeld agrarische bebouwing in het buitengebied. Er is echter ook een aanduiding “landelijk gebied” opgenomen. Deze aanduiding geeft het gebied weer buiten de bestaande kernen. Al hetgeen niet binnen de aanduiding “landelijk gebied” valt, wordt gezien als bestaand stedelijk gebied.

Afbeelding 5: Uitsnede uit kaart "Wonen en werken" van de Provinciale ruimtelijke verordening 2013 van de provincie Utrecht. In rood is het besluitvlak "Stedelijk gebied" weergegeven.



Afbeelding 6: Uitsnede uit kaart "Landelijk gebied" van de Provinciale ruimtelijke verordening, actualisatie 2015 van de provincie Noord-Holland. In groen is het besluitvlak "Landelijk gebied" weergegeven. Alles wat daar niet binnen valt wordt gezien als bestaand stedelijk gebied.



In het bepalen van beschikbare ruimte moeten locaties aan het water die zijn gelegen binnen bestaand stedelijk gebied in kaart worden gebracht. Dit zijn de volgende locaties:

- Dammerweg / Overmeerseweg in Nederhorst.
- Vreelandseweg in Overmeer.
- Straatweg in Breukelen.
- Machinekade in Maarssen.

Bovenstaande locaties betreffen nog niet bebouwde gebieden aan het water, die zijn gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Alleen de locaties in Breukelen en Maarssen zijn aan de Vecht gelegen. In Maarssen zijn nog enkele, verouderde bedrijventerreintjes gelegen, bijvoorbeeld met parkeerterreinen aan de Vecht. Dit zouden in theorie herstructureringslocaties kunnen zijn.

Andere potentiële locaties, zoals Buitenplaats Overmeer in Breukelen, zijn recent al gerealiseerd. De locatie Vechthaven, die momenteel wordt ontwikkeld, is gelegen buiten bestaand stedelijk gebied.

De locaties in Nederhorst den Berg en Overmeer zijn gelegen in het bestemmingsplan “Kern Nederhorst den Berg” en hebben beiden de bestemming “Wonen”. De locatie in Overmeer heeft deels de bestemming “Groen”.

De mogelijke locatie aan de Straatweg in Breukelen ligt binnen de grenzen van het bestemmingsplan “Herziening Landelijk gebied rondom de Vecht” van de voormalige gemeente Breukelen (nu onderdeel van de gemeente Stichtse Vecht). De gronden zijn bestemd als “Parkbos” en “Landgoederen en buitenplaatsen”.

De locatie in Maarssen naast de RWZI is gelegen in het bestemmingsplan “Landelijk gebied Maarssen” van de gemeente Stichtse Vecht. De gronden zijn bestemd als “Agrarisch met waarden” en hebben de aanduiding “Milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied”.

De mogelijke herstructureringslocaties nabij de Zuilense ring liggen in het bestemmingsplan “Maarssendorp - Woongebied” van de gemeente Stichtse Vecht. De gronden zijn bestemd als “Bedrijf”.

Afbeelding 7: Mogelijk beschikbare ruimte binnen bestaand stedelijk gebied (≠ potentiële ontwikkellocatie)



4.2 POTENTIËLE ONTWIKKELLOCATIES BINNEN BESTAAND STEDELIJK GEBIED

Beschikbare ruimte staat nog niet gelijk aan geschikte ruimte. Er moet een inschatting worden gemaakt van de haalbaarheid van de beschikbare ruimte. Welke mogelijke knelpunten zijn er wanneer de beschikbare ruimte in bestaand stedelijk gebied als ontwikkellocatie wordt gekozen? Is er sprake van gelijke kansen voor een project, lost een project dezelfde ruimtelijke problemen op? De haalbaarheid van potentiële locaties moet volgens de Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking worden verkend op basis van drie invalshoeken:

1. Wenselijkheid.
2. Wet- en regelgeving.
3. Financieel.

Vervolgens kunnen potentiële ontwikkellocaties worden geselecteerd en beoordeeld. Deze benadering is heel goed toepasbaar indien overheden een regionale visie maken op bijvoorbeeld de toekomstige ontwikkeling van leisure. In het geval dat er een concreet project voorligt en er nog geen regionale kaders zijn vastgesteld, kan beter vanuit dat project worden geredeneerd. Dit is dan ook de benadering die in deze onderbouwing is gekozen.

De onder 4.1 genoemde locaties zijn allen gelegen op aanzienlijk afstand van het woongebied Vreeland-Oost. De haven in Vreeland is onlosmakelijk verbonden met de woningbouwontwikkeling. Sec het realiseren van een haven met 60 ligplaatsen aan de Vecht op een locatie buiten Vreeland is geen realistisch alternatief voor de haven nabij de woonwijk Vreeland-Oost. Alleen locaties die geschikt zijn voor het realiseren van de combinatie woningen (40) en ligplaatsen (60) zouden moeten worden vergeleken met de locatie van het project.

Potentiële locaties in Nederhorst, zoals genoemd in paragraaf 4.1, zijn hiervoor veel te gering van omvang. Bovendien betreffen dit één van de weinige plekken in het dorp waar men het omringende water kan beleven. De lintbebouwing langs de doorgaande wegen in oude hoofdstructuren is zowel in Nederhorst als in Overmeer nagenoeg overal aanwezig. De relatie met het water is nauwelijks te beleven. Vanuit ruimtelijk oogpunt is het niet wenselijk de weinige locaties waar dit nog wel kan in te vullen met bebouwing en/of een leisure-ontwikkeling. In Nederhorst is hier overigens in het bestemmingsplan “Kern Nederhorst den Berg” wel voor gekozen. Het perceel heeft een woonbestemming met bouwvlakken voor vier vrijstaande woningen. Dit is geen potentiële ontwikkellocatie voor een plan als dat in Vreeland.

De locaties in Overmeer zijn gelegen aan de Vecht. Net als in Nederhorst geldt echter dat deze locaties reeds worden ontwikkeld. In het bestemmingsplan “Kern Nederhorst den Berg” is één locatie bestemd voor de realisatie van een tweetal grote, vrijstaande woningen. De andere locatie is bestemd als groenstrook voor de in de Vecht gelegen woonboten. Ook deze locaties vallen af als potentiële ontwikkellocatie.

Afbeelding 8: Overmeerseweg in Nederhorst



De beschikbare ruimten aan de Straatweg in Breukelen zijn allen onderdeel van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de provincie Utrecht. Het betreft een historische buitenplaatszone. De provincie Utrecht staat hier alleen dan ruimtelijke ontwikkelingen toe, indien deze gericht zijn op het creëren van economische dragers voor het behoud van de cultuurhistorische waarden van de buitenplaatsen. Een plan met de omvang van Vreeland-Oost kan hier niet worden ontwikkeld zonder afbreuk te doen aan de specifieke kwaliteiten van de buitenplaatsen. Ook deze locaties vallen af als potentiële ontwikkellocatie.

De locatie in Maarsen is gelegen naast een grote Rioolwaterzuiveringsinstallatie. Er is weliswaar ruimte beschikbaar, maar de beleving van de openbare ruimte en het leefklimaat ter plaatse zijn niet geschikt voor de aanleg van een haven voor pleziervaart, laat staan voor een combinatie met woningen. Op de mogelijke herstructureringslocaties zijn momenteel bedrijven gevestigd. De ruimtelijke uitstraling van die omgeving is rommelig, stedelijk en niet geschikt voor een leisure-ontwikkeling in combinatie met wonen in het groen, zoals het concept in Vreeland is ontwikkeld. Hier zou alleen een herstructurering op een veel grotere schaal een kans maken.

Financiële en praktische argumenten om niet voor een kleinere ontwikkeling op één van bovengenoemde locaties te kiezen, zijn er in overvloed. De gronden zijn in niet in eigendom, de ontwikkeling op die plekken geeft geen invulling aan de lokale behoefte aan ligplaatsen in Vreeland en de mogelijkheden tot verwerving zijn er niet of nauwelijks. Het belangrijkste is echter dat redenerend vanuit kansen en kwaliteitswinst van een gebied in het verleden bewust is gekozen voor de locatie in Vreeland. Hier wordt in het volgende hoofdstuk op ingegaan.

5 TREDE 3

5.1 TOEPASSING VAN TREDE 3

Als herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, is trede 3 aan de orde. De Handreiking Ladder voor Duurzame verstedelijking biedt handvatten om de meest duurzame ruimte te vinden voor verstedelijking buiten het (bestaand) stedelijk gebied. Het (potentiële) aanbod aan modaliteiten is sturend. De beantwoording van twee vragen staat centraal:

1. Welke plekken zijn of worden op korte termijn multimodaal ontsloten op een wijze die past bij de schaal van de ontwikkeling?
2. Wat is een optimale afstemming tussen de resterende regionale vraag en het aanbod aan passende(in potentie) multimodaal ontsloten of op korte termijn te ontsluiten locaties?

Multimodaal ontsloten wil zeggen dat een locatie op de schaal waarop deze functioneert door meerdere vervoerwijzen is ontsloten of in de nabije toekomst wordt ontsloten. Hier hebben we het over de regionale schaal en gaat het voor personenvervoer vooral om de vraag auto en openbaar vervoer en bij goederenvervoer om vrachtauto (weg), trein (rail), en (binnenvaart)schip (water).

Het antwoord op deze vragen is het eindresultaat van de toepassing van de ladder: zicht op (in potentie) multimodale locaties die passen bij de schaal en de omvang van de ontwikkeling.

5.2 LOCATIEKEUZE HAVEN VREELAND

Bij het motiveren van de locatiekeuze voor de haven Vreeland kan de haven worden beschouwd als een losstaande ontwikkeling. Ook dan is de gekozen locatie een logische, goed te motiveren keuze vanwege de behoefte in Vreeland aan ligplaatsen voor sloepen voor de bewoners en het ontbreken van ruimte voor de aanleg van een haven binnen bestaand stedelijk gebied. De aanleg van de haven is echter geen losstaande ontwikkeling. Zoals eerder beschreven is deze onderdeel van een Landschapsplan Vreeland-Oost.

Kort samengevat gaat het in het Landschapsplan niet alleen om de realisering van een haven met aanlegplaatsen maar ook om de herstructurering van een voormalige bedrijfsterrein tot nieuwe woonlocatie en de restauratie van de kazemat aan de Kleizuwe.

Afbeelding 9: Bedrijfslocatie van Driessen Vreeland BV (rood)



De basis onder het Landschapsplan is de herstructurering van de locatie van Driessen Vreeland BV. Driessen Vreeland BV is een aannemingsbedrijf dat vooral werkzaam is in de bosbouw en het kappen en rooien van bomen. Daarbij worden ook houtchips gefabriceerd voor biomassa-energieopwekking. Het bedrijf is gevestigd aan de Kleizuwe en door de bedrijfsvoering is er behoorlijk veel vrachtverkeer van en naar de locatie. Bovendien heeft het bedrijfsterrein een aanzienlijk omvang en is de aard van de werkzaamheden dusdanig dat de ruimtelijke kwaliteit te wensen over laat. Het uiteindelijke doel van de gemeente Stichtse Vecht is de gehele herstructurering van het gebied in het oosten van Vreeland om hier ruimtelijke kwaliteitswinst te boeken. Er is een goede start gemaakt met de verblijfsverplaatsing van Driessen-Vreeland BV. Om het vrijgekomen gebied optimaal in te richten, invulling te geven aan de behoefte aan woningbouw en het gebied een recreatieve meerwaarde te geven is het Landschapsplan ontwikkeld. Om optimaal tegemoet te komen aan de woonwensen van potentiële kopers is de aanleg van een haven voor sloepen gecombineerd met de ontwikkeling van woningen. Omdat de bedrijfslocatie van Driessen een eigen verbinding heeft met de Bergseweg aan de Vecht is het logisch om hier een nieuwe ontsluiting naar een aan te leggen haven te maken. Bovendien is de locatie zelf zeer geschikt.

Afbeelding 10: Plangebied met het bestaand stedelijk gebied uit de provinciale ruimtelijke verordening in rood



In bovenstaande afbeelding is te zien dat de locatie van de haven weliswaar is gelegen buiten bestaand stedelijk gebied, maar hier wel direct op aansluit. Hetzelfde geldt voor de woonbebouwing aan de overzijde van de Vecht (aan de Nigtevechtseweg). Het betreft geen ontwikkeling waarbij een zelfstandig cluster van “rode functies” ontstaat in een groen, landschappelijk waardevol gebied. Door de landschappelijk aankleding en inpassing van de haven kan juist een aantrekkelijke, groene entree tot het dorp worden gecreëerd. Tevens ontstaat dan een betere inpassing van het bestaande bedrijf op het bedrijventerrein. Het achterste terreingedeelte is in de winter in gebruik als ijsbaan. Om die reden zijn er lichtmasten aanwezig en is er toegangspoort aan de Bergseweg geplaatst. Hierdoor wordt het terrein niet beleefd als het open weidegebied, zoals dat in de omgeving van Vreeland aanwezig is.

Afbeelding 11: Zicht op het bestaande bedrijventerrein vanaf de locatie van de jachthaven. Foto januari 2016.



De boten die in de haven liggen moeten de haven bereiken via een vaste brug met een beperkte doorvaarthoogte. Dit houdt in dat zeiljachten met masten niet in de haven kunnen aanmeren. De sloepen en lage kajuitboten die wel de haven kunnen binnenvaren zijn vanaf de Vecht, zeker in de zomer nauwelijks zichtbaar vanwege de rietkraag langs de oever.

Naast een ruimtelijke kwaliteitswinst in het oosten van Vreeland is onderdeel van het Landschapsplan om de cultuurhistorische waarden in het gebied weer zichtbaar en beleefbaar te maken. De kazemat aan de Kleizuwe wordt hersteld en er wordt een recreatieve route langs gelegd. Op de locatie van de haven is echter ook een bunker uit de Hollandse Waterlinie gelegen. In het verleden was deze geheel verscholen, omdat er een clubgebouwtje van de ijsvereniging voor stond en er populieren omheen groeiden. Het clubgebouw is inmiddels verwijderd. Onderdeel van de plannen voor de haven is het weer zichtbaar maken van de bunker door deze te koppelen aan een nieuw verenigingsgebouwtje. Dit wordt dusdanig ontworpen dat de cultuurhistorische waarde van de bunker wordt benadrukt.

Afbeelding 12: De projectlocatie met op de achtergrond de ijsbaan. Deze is duidelijk lager gelegen en vult zich in natte tijden met hemelwater. Op de voorgrond is de bunker te zien. Foto januari 2016.



5.3 ONTSLUITING VAN DE LOCATIE

Bij de keuze van een locatie voor een woningbouwontwikkeling met daarbij een haven ben je vanzelfsprekend gebonden aan locaties aan het water. In dat opzicht is Vreeland in vergelijking tot andere dorpen en steden in het plassegebied of aan de Vecht goed bereikbaar. Het dorp ligt op beperkte afstand van de A2 en is goed bereikbaar via de N201. In het bestemmingsplan Vreeland-Oost (voor de woningbouwontwikkeling) is uitgebreid ingegaan op de ontsluiting van de locatie en de verkeersafwikkeling. Geconcludeerd wordt dat de bestaande wegenstructuur (Kleizuwe, Raadhuislaan en N201) volstaat om het verkeer op een efficiënte wijze af te wikkelen. Hetzelfde geldt voor het verkeer van en naar de haven Vreeland. Per auto is het gebied afdoende ontsloten. Vanzelfsprekend is het gebied ook per boot goed bereikbaar. De haven ligt langs een aantrekkelijke vaarroute over de Vecht. Via de Vecht is het Loosdrechts Plassengebied snel te bereiken. Dit heeft de locatie van de haven in Vreeland voor op veel andere locaties in de regio. Zowel de Vecht als het plassegebied bieden mogelijkheden voor waterrecreatie op geringe afstand van de haven.

Tot slot is het maken van een verbinding met een belangrijke recreatieve route voorzien. In het rapport "Herstructurering Kleizuwe 105a, te Vreeland - Landschappelijke analyse en uitgangspunten" van B4O wordt een verbinding gelegd tussen het plan en het Waterliniepad. Het Waterliniepad is een Themapad met een lengte van 145 kilometer van Weesp naar Werkendam, ontwikkeld door het Wandelplatform-LAW in samenwerking met de Commissie Nieuwe Hollandse Waterlinie. De route volgt zoveel mogelijk het verloop van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. In de wandelgids worden de diverse fortificaties en andere werken die de wandelaar onderweg tegenkomt beschreven. Ook de onderdelen van de Hollandse Waterlinie binnen het plangebied zouden in de route kunnen worden opgenomen.

Afbeelding 13: Aansluiting van het Waterliniepad op het plangebied. Bron: Herstructurering Kleizuwe 105a, te Vreeland - Landschappelijke analyse en uitgangspunten.



6 CONCLUSIE

In dit rapport is de Ladder voor Duurzame Verstedelijking doorlopen voor het project Haven Vreeland. De belangrijkste conclusies zijn:

- Realisatie van haven Vreeland is een onlosmakelijk onderdeel van de herstructurering en woningbouwontwikkeling van het gebied Vreeland-Oost.
- Het concept waarbij een haven gekoppeld wordt aan woningontwikkeling op deze schaal komt nog niet elders in het gebied voor.
- De behoefte aan woningen is in het bestemmingsplan Vreeland-Oost afdoende aangetoond, nadat dit plan onherroepelijk is geworden.
- De meerwaarde van de koppeling van de haven met de woningen blijkt duidelijk uit de belangstelling voor de kavels.
- De doelgroep van de haven betreft sloepen. Dit is nog altijd een kansrijke watersportsector, waarbij de omgeving van het plangebied als meest aantrekkelijk gebied voor dit type watersport wordt gezien.
- De locatie van de haven is weliswaar niet gelegen binnen bestaand stedelijk gebied, maar maakt wel deel uit van een herstructureringsplan, waarbij ruimtelijk onaantrekkelijk, bestaand stedelijk gebied wordt getransformeerd naar een passend woon- en recreatiegebied.
- Binnen het bestaand stedelijk gebied zijn in de regio geen locaties aanwezig, waar een haalbare stedelijke ontwikkeling met een vergelijkbare ruimtelijke kwaliteitswinst kan worden gerealiseerd.
- De projectlocatie maakt het mogelijk cultuurhistorische waarden beter beleefbaar te maken en beter te ontsluiten, waarbij tevens een landschappelijke kwaliteitsimpuls kan worden gegeven.
- De locatie ligt op een aantrekkelijk plek voor de watersporter, omdat zowel het Loosdrechts Plassengebied als de Vecht goed bereikbaar zijn.
- De locatie is per auto passend ontsloten.

Op basis van het doorlopen van de drie treden van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking wordt geconcludeerd dat de locatie van de haven in Vreeland een passende locatie is, waarbij er sprake is van een zorgvuldige afweging en een transparante besluitvorming.

