

BIJLAGEN

Bijlage 1

Kaart met een overzicht van overwogen en uitgevoerde herstelprojecten van gedempte, grachten havens, beken, en vaarten.

Bijlage 2

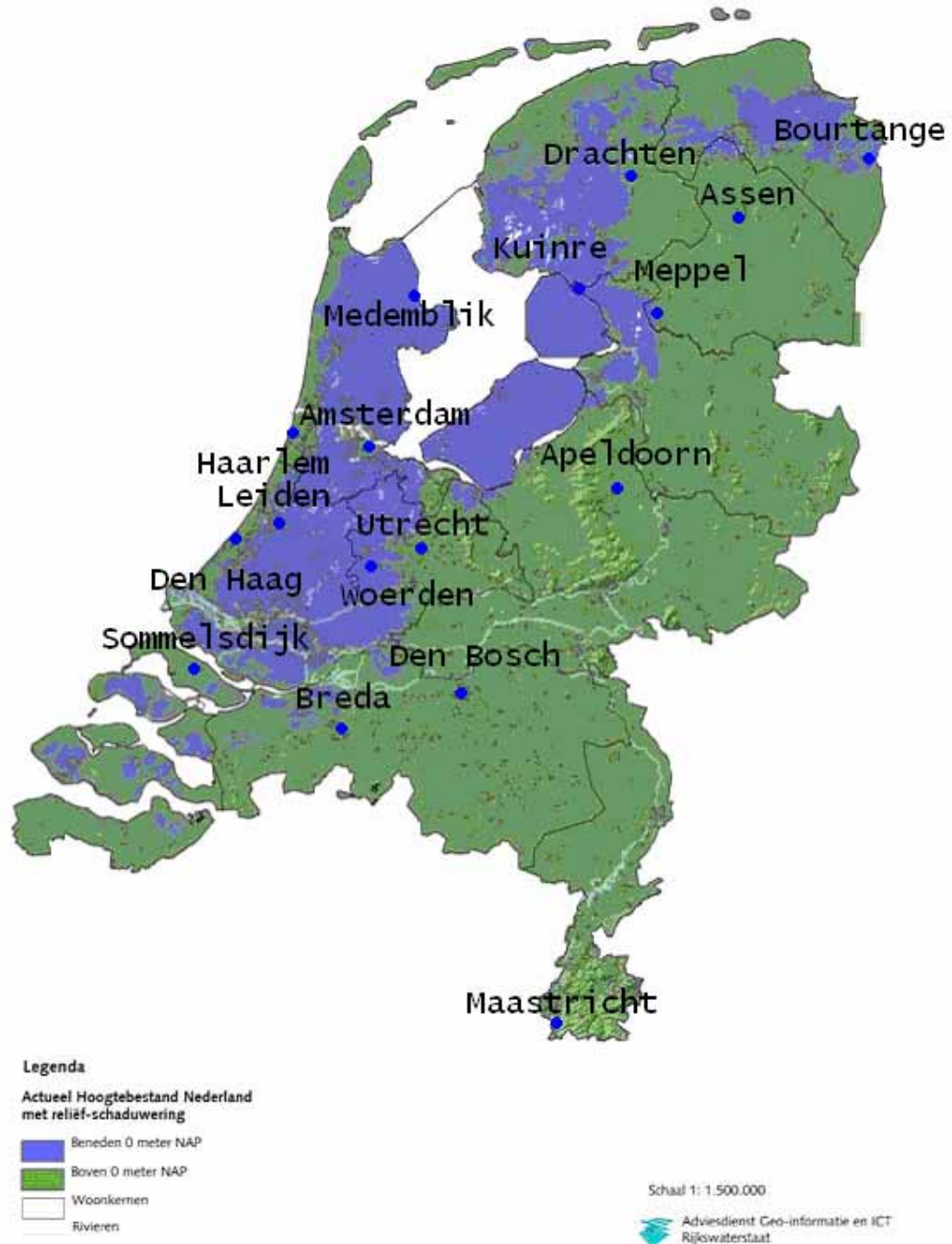
Interviews.

Bijlage 3

Overzicht procedures Drachtstervaartproject.

Bijlage 1.

Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN)
Boven/beneden 0 meter NAP kaart



Kaart met een overzicht van overwogen en uitgevoerde herstelprojecten van gedempte grachten, havens, beken en vaarten.

Bijlage 2

Interviews afgenomen voor dit onderzoek

2-a

Henk Krouwel
24-10-2006
Gemeente Breda
Stedenbouwkundige binnenstad.

2-b

Eduard Ridder
01-11-2006
Gemeente Smallerland
Projectcoördinator afdeling ontwikkeling,

2-c

Jan Willem Zandstra
10-10-2006
Wind Groep ontwikkelaars en architecten bv.
Projectmanager vastgoed

2-d

Simon Bijlsma
27-02-2007 (telefonisch interview)
Friese Milieufederatie
Senior beleidsmedewerker ecologie

2-e

Rini van Veen
08-03-2007
Gemeente Utrecht
Projectleider dienst stadsontwikkeling

Wat zijn de taak en doelstelling van de organisatie die u vertegenwoordigt?

Gemeente Breda. Dus de gebruikelijke gemeentelijke taken en doelstellingen.

Wat is uw functie binnen deze organisatie?

Stedenbouwkundige Binnenstad bij de afdeling RO. Begonnen bij dit project als Senior ontwerper. Dat is vanaf 1994, in 1996 kwamen de eerste tekeningen voor dit project op papier.

Hoe en waarom is uw organisatie bij het project betrokken geraakt?

Het hele idee is eigenlijk begonnen met dat D66 elke raadsvergadering afsloot met de opmerking "Wij zijn van mening dat de haven weer open moet".

In 1990 werd begonnen met de herinrichting van de binnenstad. Het ging goed met de stad en er werd een enorme sprong gemaakt in de kwaliteit van de binnenstad. Echter terwijl dat vorm kreeg, onder andere door nieuwe bestrating, het opknappen van het park Valkenberg en herinrichting van bepaalde delen van het centrum ging de omliggende rand van het centrum (de Oost-West flank) steeds schraler afsteken bij de binnenstad.

Daarom werd er gestart met het maken van een plan voor de herstructurering van de Oost-West flank. In het oosten ging dit onder andere over de inrichting van het Chasséterrein. Van oudsher was de westkant van Breda het arme deel van de stad. Dit deel lag lager dan de rest, kampte regelmatig met overstromingen en er vestigde zich de industrie met bijbehorende arbeiderswijken. Dit deel van de stad werd van de binnenstad gescheiden door de haven en de Mark. De Mark werd in de jaren 40 gedempt. De haven werd in de jaren '60 gedempt om het oprukkende autoverkeer meer ruimte te geven en de stank van het stilstaande water te stoppen. Op deze plaats werden een brede weg en een van de eerste overdekte parkeergarages van Europa aangelegd (wat een reden was om snel met de sloop te beginnen voordat iemand er een nieuw monument van wil maken maar dat terzijde).

Voor het westelijk deel van de stad ontbrak een goed verkeerskundig plan. Er werd besloten dat er ruimte moest komen voor een busbaan, voldoende rijstroken voor het autoverkeer en daarnaast moest er water in het gebied komen.

Dit was de doorbraak om het toepassen van water in de herinrichting van het gebied serieus op te pakken. Aan het eigen, sterke, ontwerp bureau van de stad werd in 1996 de opdracht gegeven om te onderzoeken: "Kan de haven weer open?"

Een onderzoek naar alleen de heropening van de oude haven zou een te magere basis zijn. Enkel restauratie zou resulteren in een te hoog "Anton Pieck gehalte" De oude functie van de haven zou ook niet meer zijn terug te brengen. De overslagfunctie die de haven van Breda had van de droge, hoge zandgronden naar de natte, lage kleigronden is verdwenen. Daarom kreeg men van het hoofd de vrijheid om verder te kijken of de haven kon dienen als herstructureringsbasis voor de westkant van de stad.

Met op de achtergrond het idee dat men met een mooie omgeving de bezoekers langer in de binnenstad kan houden. Dit omdat de nadruk komt steeds meer te liggen op funshoppen en het aangenaam verblijven in de binnenstad.

Om de haalbaarheid en wenselijkheid van het terugbrengen van water te onderzoeken werd de kamer van koophandel ingeschakeld. Deze deden een onderzoek naar de economische gevolgen van de volgende drie opties.

- 1 Niets doen, dit zou leiden tot achteruitgang
- 2 Iets doen, het gebied zou parkachtig ingericht worden, dat zou tot behoud van de huidige positie leiden.
- 3 het terugbrengen van water. Dit zou leiden tot een stijging van de economische groei in Breda.

Dit onderzoek door een onafhankelijke partij hielp erg bij het creëren van draagvlak onder

bijvoorbeeld de ondernemers. Als het onderzoek uitgevoerd zou zijn door de gemeente was het waarschijnlijk veel sceptischer ontvangen.

Hierna werd begonnen met de uitwerking van de plannen. Deze gingen in 1999 in consultatie en werden goed ontvangen. De ontwerper Eloi Koreman kwam met een eigen plan om water weer terug te brengen in het westen van Breda. Deze deed dat niet vanuit een verkeerskundige visie maar op basis van de rivier zoals deze er ooit lag.

Beide plannen werden tijdens een bijeenkomst aan de bevolking gepresenteerd en werden goed ontvangen. Iedereen zag de meerwaarde van nieuw water in de stad. Waarbij plan van de gemeente voorzag in te weinig water en die van Koreman in te veel.

Aan de hand hiervan gingen de gemeente en Koreman samen rond de tafel zitten waarbij Koreman een soort sparringpartner was in het nieuwe ontwerpproces.

Hieruit kwam een nieuw plan naar voren waarvoor een aantal zaken gewijzigd diende te worden. Waaronder een aantal geplande bouwprojecten die te dicht op het voorgestelde watertraject zouden komen te staan. Deze projecten waren echter al in een ver gevorderd stadium in 1 geval was zelfs al een bouwvergunning afgegeven. Daarom werd een intermediair ingeschakeld om de projectontwikkelaar er van te overtuigen om z'n plannen aan te passen en uit te stellen.

Nadat dit was gelukt en ook het verkeersplan werd aangepast waardoor er geen aparte busbaan meer op het traject aangelegd hoefde te worden. Maar slechts twee rijstroken aan 1 zijde van het traject.

Door deze aanpassingen kon het plan de rivier worden geformuleerd waar water als drager van het plan wordt gepresenteerd. *“Een rivier is breed waar het kan en smal waar het moet”*.

Op deze plannen springen diverse ontwikkelaars in en in 2000 neemt de gemeenteraad het besluit het water terug te brengen. Hierna werden de kosten van het plan berekend en bleek er sprake van een grote budgetoverschrijding. De kosten van het waterplan waren ongeveer even hoog als het bedrag dat gereserveerd was voor het gehele Oost-Westflank project.

In de collegeonderhandelingen van 2002 was dit een belangrijk onderwerp, de verantwoordelijke VVD wethouder had in deze verkiezingen flink verloren. Mede daarom werd er een hard en vast budget vastgesteld. Dit budget was 28 miljoen euro waar de raming van de kosten 36 miljoen euro bedroeg.

Hierdoor zou het project significant beperkt worden. Deze periode werd gezien als een zwarte week, er kwam een dienstopdracht om het toch voor dit bedrag het gehele traject uit te voeren. Er kon geen sprake zijn van fasering en uitstel van onderdelen omdat dat indirect toch en vraag in zou houden om meer budget.

Om dit te kunnen doen moest het plan aangepast worden. Daarvoor wou men niet de kaasschaafmethode hanteren. Het aanpassen van b.v. de bestrating zou niet opschieten qua besparingen. Daarnaast “wat je doet moet je goed doen”.

De “truc” die toegepast werd om toch een goed resultaat te bereiken is de volgende, de haven wordt aangelegd zoals gepland. Maar het plan van de rivier wordt aangepast. Deze wordt minder diep zodat de ondergrondse infrastructuur kan blijven liggen. Het niet hoeven aanpassen hiervan bespaart veel geld, een groot deel van de kosten zit namelijk niet in de zichtbare zaken maar in het moeten aanpassen van vele leidingen en het riool. Vooral ook omdat de precieze locatie vaak onbekend is. Hierdoor gaat echter wel de bevaarbaarheid van de rivier verloren. Het belangrijke beeld van water in stad blijft wel behouden en de aanpassingen zijn zo uitgevoerd dat er in de toekomst weinig of geen belemmeringen zijn om alsnog diep bevaarbaar water van de rivier te maken. Met deze aanpassingen bleef het project binnen het budget voor het Plan Nieuwe Mark.

Dit aangepaste ontwerp is aanbesteed met een voordeel van circa 4 miljoen euro. Daarom werd aan de gemeenteraad gevraagd om een deel van dit geld uit te mogen geven aan maatregelen om in de toekomst eenvoudiger diep water te realiseren. Hiervan worden een aantal bruggen aangepast en een hoofdrioolleiding alsnog verplaatst. Het enige obstakel voor de toekomstige aanleg van diep

water is de Tolbrug die al aanbesteed was aanpassen daarvan zou te veel geld gaan kosten. Daarnaast werd een deel gereserveerd voor een schadefonds om mensen die door de werkzaamheden gedupeerd worden te compenseren.

Welke andere partijen zijn er bij het project betrokken?

Vrijwel het gehele project is door de gemeente ontworpen, uitgewerkt en in een bestek gegoten. Wel is externe kennis ingehuurd voor het ontwerpen van specifieke onderdelen als damwanden en bruggen. Onder andere van Witteveen+Bos en Royal Haskoning. Tevens is er een expert op het gebied van kadeconstructies ingehuurd bij de gemeente Rotterdam.

Via het Interreg IIIB project Water in Historic City Centers (WHICC) is een kleine subsidie binnengehaald en heeft er kennisuitwisseling plaatsgevonden. Al was dit grotendeels eenrichtingsverkeer omdat het project in Breda erg voorloopt dan wel voorliep op de andere projecten die nog in de ontwerpfase zaten.

Een projectontwikkelaar heeft ook aangeboden het project voor het voorgestelde bedrag geheel uit te voeren. Dit werd echter als tricky gezien omdat deze extra voorwaarden stelde. Daarnaast wou de gemeente het ook graag zelf in handen houden. Zeker omdat dit een maatschappelijk gezien zeer belangrijk project is op een beeldbepalende plaats in Breda. Als je dat door een externe partij laat uitvoeren ben je aan alsnog veel extra tijd en middelen kwijt aan controle en overleg.

Henk Krouwel is tot nu toe bij het hele project van begin tot nu betrokken. Vooral het ontwerp was een heel intensief traject waarbij ook geregeld overleg was met het ingenieursbureau van de gemeente. Er was een goede wisselwerking tussen de technische mensen en de ontwerpers. Veel meer dan in andere projecten. Ook nu nog is er regelmatig overleg tussen ontwerpers, uitvoerders en toekomstig beheerders. Deze wisselwerking bevat goed en zou volgens hem vaker toegepast moeten worden, ondanks de extra kosten die dit met zich meebrengt aan gewerkte uren. Het bereikte resultaat wordt er beter door.

Daarnaast moest er regelmatig gerapporteerd worden aan de politiek omdat dit voor de stad een erg belangrijk en prestigieus project is.

Hoe wordt het project gefinancierd?

De gemeente betaalt bijna het gehele project. Dit gaat om een uitgave van 29 miljoen euro in 3 jaar. Voor de gemeente een zeer fors bedrag. Daarnaast is er nog een kleine subsidie van ca. 2 ton uit een Europees fonds.

Welke mogelijke obstakels zijn er nog voor de uitvoering van dit project?

Het was een spannend, politiek zwaar beladen, proces. Met een wethouder die z'n politieke lot verbond aan de uitkomst ervan.

De uitvoering is begonnen, dit gaat goed er zijn nog geen echte obstakels geweest. Indien er wel kostbare obstakels tevoorschijn komen heeft men een probleem aangezien er geen politiek draagvlak is om meer geld uit te geven aan dit project.

Een deel van het traject van de Nieuwe Mark zou over de Seeligkazerne moeten lopen. Dit is niet mogelijk nu het terrein nog bij defensie in gebruik is. Hoe dit zich in de toekomst gaat ontwikkelen is nog onbekend.

Wat zou de aanleg van de nieuwe haven volgens u voor het gebied kunnen of moeten betekenen? Ofwel wat zijn de verwachte effecten?

o Op ruimtelijk gebied

De herstructurering van de Oost- Westflank is een aanzet tot nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast zal het water dienen als ruimtelijk bindende factor tussen het stationskwartier en de binnenstad. Tevens wordt ook het altijd wat armere en achtergestelde westelijke deel beter bij de stad betrokken.

Qua recreatie

Er kunnen weer kleine bootjes in de haven komen, de haven krijgt een functie in het leven van de binnenstad er komt ruimte voor festiviteiten. Het gebied moet een hoge kwaliteit verblijfsfunctie krijgen vooral gericht op de dag en avond. Voor de nacht is het bestaande uitgaansgebied afdoende. Horeca Nederland is ook positief over dit plan en denkt niet dat het ten koste gaat van de bestaande horeca.

○ *Op milieu gebied.*

Het zal beter zijn dan de oude situatie met vooral veel asfalt maar er worden geen grote wonderen verwacht het blijft een binnenstedelijk milieu met veel verstoringen.

○ *Waterhuishouding*

Breda heeft te maken met grote pieken in de afvoer. Dit komt doordat het op de afvoerroute ligt van regenwater van een deel van Vlaanderen. Hierdoor kan het water in de singels zeer snel stijgen tot wel 1,50 meter. Een extra afvoerroute door de stad zal dit helpen te beperken. Het waterschap was echter van mening dat het huidige plan te beperkt was om als retentiegebied aan te wijzen. Tevens eisten zij een garantie van het college van B&W dat de waterloop over de Seelig kazerne er zou komen. Dit is echter in handen van defensie. Naar mening van Henk Krouwel speelde de vraag om financieel bij te dragen aan het project als het wel een rol zou spelen in de waterhuishouding van Breda een belangrijke rol in het standpunt van het Waterschap.

Is het project opgenomen in het Gemeentelijk waterplan?

Ja, daar is het in opgenomen maar het speelde al voordat het waterplan aan de orde was. Water hoort en kan op deze plek. Water is over het algemeen een hot item momenteel.

Hoe authentiek is het bereikte resultaat en hoe belangrijk is een authentiek resultaat voor dit project?

We maken een rivier van nu in een stad van nu. Niet geforceerd authentiek, de oude haven en Mark zijn er niet meer en komen ook niet meer terug. De oude functie van de haven als overslaglocatie bestaat niet meer. Het project zal een moderne uitstraling met gemetselde kades krijgen. Wat belangrijk is, is dat de oude maten of het profiel van de haven bijna terug komen (op 3 meter na i.v.m. de eisen voor het verkeer). Ze bouwen nu maar met een referentie naar het verleden.

Wat is de concrete situatie? Hoe ver is de uitvoering en wat moet er nog gebeuren? (oktober '06)

De uitvoering is in volle gang. Fase 1 de haven moet in juli 2007 afgerond zijn. Aansluitend start fase 2 waarvan de afronding in najaar 2008 wordt voorzien.

Is er verzet geweest tegen de plannen? En wat was de reden daarvan?

Het verzet was vooral tegen de hoge kosten van dit project. Dat water toegevoegde waarde zal hebben voor dit deel van Breda was men het wel over eens. Daarnaast wordt vooral in de lokale media nog wel eens denigrerend gedaan over de aangepaste plannen voor de Nieuwe Mark die niet meer dan "een bak water" zou zijn. Verder moet voorkomen worden dat de haven gaat stinken omdat dit destijds de reden was hem te dempen.

Tevens verwacht hij wat protesten tegen de tijd dat het project wordt afgerond omdat het eindresultaat nooit helemaal zo is als verwacht of gehoopt werd. Met name die doelgroep die de oude authentieke haven op het netvlies heeft zal elementen vinden die men vast niet passend vindt zoals het gebruik van beton, de moderne bruggen en de moderne lichtmasten op de pleinen.

Wat zijn de taak en doelstelling van de organisatie die u vertegenwoordigt?
Gemeente Smallingerland.

Wat is uw functie binnen deze organisatie?
Jurist/projectcoördinator afdeling ontwikkeling. Hij doet het juridische deel van het Drachtstervaartproject. De heer Mulder doet de techniek en uitvoering.

Hoe en waarom is uw organisatie bij het project betrokken geraakt?
Drachten bestond vroeger uit de Noorderbuurt en de Zuiderbuurt gescheiden door een vaart. Deze vaart is gedempt omdat ze haar functie had verloren. Deze demping en de daaropvolgende herinrichting met een brede weg, trottoir en parkeerruimte. Door deze aanpassingen klopt het profiel het Moleneind niet meer. De weg is te breed ten opzichte van de omliggende, vaak lage, bebouwing. Daarnaast nodigt de vrij rustige weg ook uit tot hardrijden. Behalve het herstellen van dit profiel speelt ook de wens van de gemeente Smallingerland om water fysiek terug te brengen in het stadscentrum een belangrijke rol. Drachten heeft nu met 'De Drait' al een van de grootste jachthavens van Friesland en wil haar rol als oostelijke poort voor het Friese merengebied nog duidelijker profileren door (kleine) boten de mogelijkheid te bieden tot midden in het centrum te varen. Om dit mogelijk te maken komt op de plaats waar de Noorderhogeweg en de Zuiderhogeweg bij elkaar komen een ophaalbrug. Op de plaats van het huidige hertenkampje komt een passantenhaven.

Daarnaast is de gemeente Smallingerland de eigenaar van het grootste deel van de grond waar dit project over gaat. Lang het nog bestaande deel van de Drachtstervaart waar nu de nieuwe woonwijk komt waren plannen om er een waterrijk woongebied van te maken. Daarna kwam al snel het doortrekken van de vaart richting centrum als mogelijkheid naar voren.

Welke andere partijen zijn er bij het project betrokken?

- Wind is de contractpartner in dit project en via Wind BAM en Van der Wiel. Wind was al vroeg bij het project betrokken. Na het nieuwbouwproject "De Sanding" waarbij Wind ook betrokken was waren de contacten met de gemeente goed. Dit is een van de redenen dat ze ook hierbij betrokken werden.
- VROM gaf een subsidie in het kader van IPSV
- SRN gaf een subsidie voor het recreatieve deel.

Bent u tevreden over de verdeling van de "macht" tussen Wind en de gemeente?

Nadrukkelijk wel, de gemeente heeft voldoende invloed. Er zijn heel duidelijke randvoorwaarden gesteld. Men is tevreden over de regeling.

Hij vraagt zich af of bij gewone openbare aanbesteding tot een vergelijkbaar resultaat gekomen zou zijn. Hij vermoedt dat dan minder bereikt zou zijn. Daarnaast is het de vraag of een dergelijk project nu van de grond gekomen zou zijn. Die kans is nu stukken kleiner.

Daarnaast is hij ook blij dat het risico van het graven van de vaart is uitbesteed. Omdat hier toch vrij grote risico's aan verbonden zijn.

Het ontwerpproces was een heel intensief traject. Voor sommige personen binnen de gemeente was dit te snel en te intensief. Men komt uit een andere cultuur. Ook zaken als een vast contractpunt waren vrij onbekend. Als je daarna nog wijzigingen wilt kan dat wel maar dan zal je bij moeten betalen. Dit is anders dan men gewend was.

Hoe wordt het project gefinancierd?

Het totale beschikbare budget vanuit de gemeente is 13,5 miljoen gulden. Dit bedrag werd al gereserveerd nog voor het toekennen van de IPSV subsidie deze bedroeg €6.806.703. Het gereserveerde bedrag is dus nog grotendeels beschikbaar.

Wie gaat de aanpassing van het riool betalen of is dat onderdeel van het totaal?

Het riool wordt betaald uit het gemeentelijke rioleringsplan en is onderdeel van het gehele plan. Het riool zal door Van der Wiel aangelegd worden. Aan de noordzijde van de vaart zal een rioolbak gebouwd worden waarvan de zijkant voor een deel als kademuur zal dienen.

Welke mogelijke obstakels zijn er nog voor de uitvoering van dit project?

De planologische obstakels zijn minimaal. Technisch zijn er risico's voor de omliggende bebouwing met betrekking tot verzakkingen. De kosten voor deze risico's zijn afgedekt in het contract met Wind.

Daarnaast is de planning nog niet zeker men hoopt op afronding in 2009 maar dit zal krap worden. Dit komt onder andere doordat het lastig is om alle afspraken met de bouw en nutsbedrijven goed op elkaar af te stemmen.

Wat zou de aanleg van de Drachtstervaart volgens u voor het gebied kunnen of moeten betekenen? Ofwel wat zijn de verwachte effecten?*- Op ruimtelijk gebied*

Het profiel van het Moleneind zal ruimtelijk hersteld worden.

Het zal een toegevoegde waarde hebben voor de uitstraling van het centrum, het water zal weer in het centrum van Drachten zichtbaar worden. Dit zal de positie van Drachten als oostelijke toegang naar het merengebied moeten versterken.

Op stedenbouwkundig gebied was er met de aanleg van een Carillon in 1996 een poging gedaan om op de plek waar vroeger de Drachtstervaart de hoofdstraat kruiste te markeren en om de herinnering aan het water levend te houden. Als de vaart er eenmaal weer tot in het centrum ligt is die functie van het carillon overbodig geworden. Er bestaat echter geen politiek draagvlak om het te slopen. De bevolking van Drachten is gehecht geraakt aan dit markante punt.

- Qua recreatie

Er zullen extra passanten per boot naar Drachten komen, een recreatieve Spin-off. De bereikbaarheid per boot van de nieuwe wijk wordt ook als een positief punt gezien. Woningen waar men de eigen boot bij kan afmeren liggen goed in de markt in Friesland.

- Op milieu gebied.

Mogelijke verbeteringen op milieugebied zijn niet een kernpunt van dit project. Er zijn echter wel een aantal punten waarop verbetering wordt bereikt.

- Verbetering van de bergingscapaciteit van het riool.
- Sanering van de vuilstort.

- Waterhuishouding

Het peil in de vaart zakt 90 cm omdat ze wordt aangesloten op de Friese boezem. Uit onderzoek blijkt dat dit weinig invloed zal hebben op het grondwaterpeil omdat de noordelijk van de vaart gelegen haven al het boezempeil heeft.

Er worden 2 nieuwe gemalen gebouwd, een ter vervanging van een gesloopte om het waterpeil in de wijk de Drait te reguleren en een om een oost-west stroming te realiseren in de nieuwe vaart.

Maakt het project onderdeel uit van het gemeentelijke waterplan?

Het project maakt er wel deel van uit maar liep al voor het waterplan aan de orde was.

Hoe authentiek is het bereikte resultaat en hoe belangrijk is een authentiek resultaat voor dit project?

Voornamelijk het herstel van het profiel zal voor een authentiekere uitstraling zorgen. Daarnaast komen er een aantal nieuwe bruggen, dit zullen moderne varianten worden van de bruggen die er vroeger lagen. Maar nadrukkelijk geen kopieën van de oude bruggen.

Wat is de huidige situatie? Hoe ver is de uitvoering en wat moet er nog gebeuren? (oktober '06)

Het ontwerp is klaar en men is nu druk doende met het technisch ontwerp.

Is er verzet geweest tegen de plannen? En wat was de reden daarvan? Heeft dit vertraging opgeleverd?

Tegen de woningbouw is wel veel verzet geweest. Tegen het doortrekken van de vaart nauwelijks. Op enkele bezwaren vanwege overlast van omwonenden en aanliggende bedrijven.

Het verzet tegen de woningbouw heeft zich voornamelijk geconcentreerd op de sanering van de vuilstort. Dit protest werd geleid door de Vereniging het Drachtster Bos en de Friese Milieufederatie. Daarvoor moest na een procedure tot aan de hoge raad een geheel nieuwe milieuvergunning aangevraagd worden. Dit heeft 2-3 jaar vertraging opgeleverd.

De uiteindelijke uitvoering van de vaart in het centrum is een compromis. De ondernemers wilden dat de vaart minder ver werd doorgetrokken en de gemeente wou het verder hebben. Uiteindelijk is besloten ter compensatie de mogelijkheid te bieden een extra terras aan te leggen.

Bijlage 2-c

Wind Groep Architecten en Ontwikkelaars

Dinsdag 10 oktober 2006

Jan Willem Zandsta, Projectmanager Vastgoed.

Wat zijn de taak en doelstelling van de organisatie die u vertegenwoordigt?

Wind Ontwikkelaars en Architecten is een multidisciplinaire onderneming. Ontstaan vanuit een architectenbureau maar tegenwoordig bestaand 3 delen, het architectenbureau, een vastgoedtak en Wind Design and Build, gespecialiseerd in de bouw, ontwerp en eventueel exploitatie van sportcomplexen als zwembaden en sporthallen.

Wat is uw functie binnen deze organisatie?

De heer Zandstra is Projectmanager Vastgoed. Zijn taak is een aantal vastgoedprojecten, waaronder de Drachtstervaart, van begin tot eind trachten te beheren en beheersen.

Hoe en waarom is uw organisatie bij het project betrokken geraakt?

Het project is door dit bedrijf bedacht. Dit min of meer naar aanleiding van de stadsrandvisie door de gemeente voor Drachten uit 94. De westelijke stadsrand was een rommelig en veelal vervuild gebied. De directeur van Wind had in die periode regelmatig contact met de wethouder van de gemeente Smallingerland en kwam met een voorstel voor een integrale aanpak van het hele gebied. Dit bestond uit een combinatie van woningbouw om het project te betalen, het saneren van de oude vuilstort en het weer openen van de in de jaren 60 gedempte Drachtstervaart.

Een van de onderdelen van dit plan is het op een slimme manier verwerken van de vervuilde vuilstort. Deze is ingepakt in een geluidswal bij het bedrijventerrein Haven. Dit grootste aaneengesloten bedrijventerrein van Friesland heeft een aantal milieuocontouren waarvan de geluidscoutour op de voorgestelde woningbouwlocatie de meeste invloed heeft. De bouw van deze geluidswal kan dus twee doelen dienen, zowel sanering van de vuilstort als beperking van de geluidsoverlast door het bedrijventerrein.

Na de initiële planvorming over dit project zijn zowel Wind als de gemeente begonnen met rekenen. De gemeente kwam daarbij op een kostenbedrag dat in de ogen van wind veel te hoog was. Daarop bood Wind aan het project uit te voeren voor een veel lager vast bedrag. Hiermee kwam het risico op zowel winst als verlies bij Wind te liggen.

Zo rond 1998 begon het allemaal echt te lopen. Een groep van 48 mensen was in verschillende werkgroepen bestaande uit mensen van o.a. de gemeente, Wind, het waterschap, provincie, rijk etc bezig het hele plan uit te werken. Deze periode wordt door de heer Zandstra als zeer interessant en inspirerend omschreven. Het komt niet vaak voor dat mensen uit zoveel verschillende disciplines en organisaties in 1 project zo intensief samenwerken.

Vanwege de sanering werd de Drachtstervaart ook een experiment in het kader van het Stad en Milieuproject dit opende vele deuren zodat het project in een stroomversnelling kon komen. Naderhand is ook geadviseerd aan VROM om door te gaan met dit project omdat het meer ontwikkelingen mogelijk maakt, er gaan deuren door open. In deze periode bleek dat Wind in het project als trekker het vlieg wiel op gang bracht. Door het project kwamen er ook andere ontwikkelingen in Drachten op gang.

Welke middelen heeft Wind ingezet om uw doel te bereiken (geld/ middelen/ kennis etc)

De totale kosten van het project bedragen ongeveer 120 miljoen gulden. Daarbij is afgesproken dat Wind de risicodragers voor het project is en de gemeente voor de subsidies. Waarbij de maximale bijdrage van de gemeente op 13 miljoen gulden werd gesteld. Omdat de gemeente er in slaagde een subsidie voor intensief ruimtegebruik binnen te halen zijn de kosten voor de gemeente erg beperkt gebleven. De totale opbrengsten aan subsidie bedragen 25-30 miljoen gulden, waarvan 15 miljoen in het kader van intensief ruimtegebruik.

Wind heeft voor zichzelf alle risico's afgedekt. Voor haar was het project qua kosten en opbrengsten zo ongeveer klaar toen alle contracten getekend werden. De risico's voor de kostenkant (de bouw) zijn afgedekt door contracten met v.d. Wiel en die aan de afzetkant door een contract met BAM dat alle kavels afneemt.

Wanneer is Wind in staat om de belofte aan de gemeente uit te voeren? (wat is het break even point, hoeveel verkochte woningen).

De afspraak om pas na de verkoop van 500 woningen met het graven van de vaart te beginnen is vooral vanuit renteoverwegingen genomen. Dit graven kost veel geld en hoe eerder ermee begonnen wordt hoe duurder het wordt, het is goedkoper als er eerst veel geld binnengekomen is. De gemeente wil eigenlijk wel eerder beginnen met het opengraven van de vaart maar de contracten zijn anders en de gemeente zal dan ergens mee over de brug moeten komen.

Wat zou de aanleg van de nieuwe haven/singel/vaart volgens u voor het gebied kunnen of moeten betekenen? Ofwel wat zijn de verwachte effecten?

- Op ruimtelijk gebied

Het betreffende gebied was een desolate, verloederde ruimte. Een van de doelen was daarom "een belangrijk stuk van Drachten weer een smoel geven". Het project is ook een "Dragger van toekomstige ontwikkelingen". Het heeft een grote Spin-off, het initiatief brengt veel teweeg in Drachten.

- Qua recreatie

Het streven is om Drachten de oostelijke poort van de Friese meren te maken. Tot voor een paar jaar terug was het eerder het voeteneind. Dit streven begint te werken Drachten heeft de grootste jachthaven van Friesland met meer dan 1000 ligplaatsen en vooral veel belangstelling uit Duitsland.

Hierin speelt de vaart vooral een rol door het fysiek weer terugbrengen van water in het stadshart. Er wordt geen grote economische spin-off verwacht van de bezoekers aan het centrum maar het moet duidelijk worden dat Drachten en watersport bij elkaar horen!

- Op het gebied van natuur en milieu.

Natuur speelt in dit project geen hele grote rol.

Milieu speelt mee bij de sanering van de vuilstort en enkele andere vervuilingen, dat is nu gereed. Daarnaast speelt afscherming van het geluid van de nabijgelegen industrieterreinen.

- Waterhuishouding

Het project speelt een belangrijke rol in de lokale waterhuishouding. Op de plaats van de gedempte vaart ligt op dit moment een grote koker (2 bij 2,5 m) met boezemwater die echter tevens als overstort gebruikt wordt. In het kader van nationale richtlijnen moeten gemeenten het aantal overstorten reduceren. Daarom is bij het Drachtstervaart project gekozen om in de nieuwe oever een buffer aan te leggen voor rioolwater, bij hevige regenval zal daarin rioolwater gebufferd worden zodat het later aan het riool aangeboden kan worden. Bij nog grotere regenval zal de buffer wel overstromen maar dit zal minder milieubelastend zijn omdat een deel van het grovere materiaal dan al heeft kunnen bezinken.

Daarnaast zal er een spoelleiding aangelegd worden naar het eind van de vaart om enige doorstroming in de vaart te brengen. Dit om een slechte waterkwaliteit te voorkomen.

Mede hiervoor zal een nieuwemaal gebouwd worden (tevens omdat het oude in de weg stond).

Hiermee zullen ook de vijverpartijen in Drachten op een andere wijze doorgespoeld worden.

Hiermee komen deze ook op boezemkwaliteit en wordt het (kwel)water met een wat vieze bruine kleur weggespoeld.

Hoe authentiek is het bereikte resultaat en hoe belangrijk is een authentiek resultaat voor dit project?

Een echt authentiek resultaat wordt niet nagestreefd. Het was slechts een vieze dorpsvaart met een walkant en weinig beschoeiing. Hij is niet voor niets gedempt in die tijd, vies en goed onderhoud was te duur.

Het idee is om een heel mooi vormgegeven gracht te graven. Het grootste deel van de vaart zal een dorpsachtige uitstraling hebben, een ongeveer 50 cm hoge damwand met een groene oplopende walkant. In het centrum een vrij strakke, moderne kade. Er komen ook een aantal bruggen in de vaart te liggen. Die worden niet echt historiserend vormgegeven maar krijgen wel een knipoog naar het verleden.

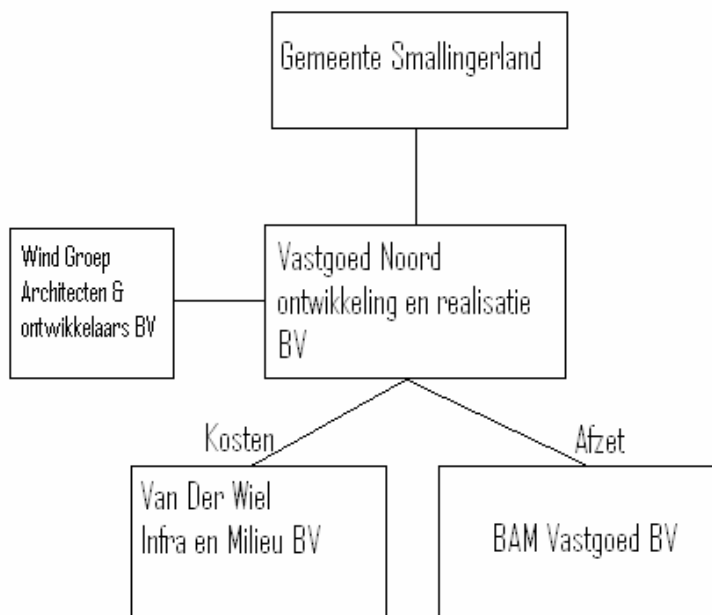
Het belangrijkste cultuurhistorische aspect is om de schaal in het profiel weer terug te brengen. "Die vaart hoort er in!"

Wat is de huidige situatie? Hoe ver is de uitvoering en wat moet er nog gebeuren? (oktober '06)

- Aan de vaart is men nog niet begonnen.
- De woningbouw is ongeveer op 1/3
- De aanleg van de onderliggende infrastructuur voor het woongedeelte is op 1/2
- De sanering van de vuilstort en de bouw van de geluidswal is gereed.

Is er verzet geweest tegen de plannen?

Ja, van de Friese Milieu Federatie (FMF) en het Drachtster Bos. Het Drachtster Bos protesteerde voornamelijk vanuit NIMBY overwegingen. De FMF was erg tegen de voorgestelde saneringsmethode van de vuilstort en zette in op afvoer en verbranden van het afval. Dit is naar de mening van dhr Zandstra een wat bedenkelijke rol. Bij afvoer en verbranding blijft er ook veel over omdat de hoeveelheid organisch materiaal in het afval niet groot is. Die restanten dienen dan ook ergens gestort te worden.



Organisatieschema Drachtstervaartproject.

Bijlag 2-d

Friese Milieufederatie (FMF)

Simon Bijlsma.

Telefonisch interview 27-02-2007

Wat zijn de taak en doelstelling van de organisatie die u vertegenwoordigt?

De Friese Milieufederatie is een koepel van natuur en milieuorganisaties in de provincie Friesland. Het doel is een stem te geven aan hetgeen dat geen stem heeft. Opkomen voor natuur, milieu en landschap in de breedste zin van het woord.

Wat is uw functie binnen deze organisatie?

Op dit moment Senior beleidsmedewerker ecologie. Ten tijde van het protest tegen het Drachtstervaartproject beleidsmedewerker grijs milieu.

Hoe en waarom is uw organisatie bij het project betrokken geraakt?

Primair vanwege het verplaatsen van de vuilstort dicht bij een woonwijk. Dit is een grootschalig en complex project in de provincie Friesland dus kijken ze ernaar. Daarnaast speelde de mogelijke precedentwerking mee.

Wat vindt u van de rol van de andere partijen in dit project?

- De gemeente Smallingerland

Dit is de aanvrager van de milieuvergunning en de opdrachtgever van de milieueffectrapportage.

- De provincie

Is de verlener van de milieuvergunning.

Beide partijen (provincie en gemeente) hebben niet altijd zorgvuldig gehandeld. Men probeerde bewust geen MER uit te laten voeren. "Toen ik inzage vroeg in de stukken deed men daar erg moeilijk over". Men stelde dat alles perfect was voorbereid en er dus geen inzage nodig was. De FMF heeft toen door middel van het indienen van bedenkingen geattendeerd op de noodzaak van een MER. Dit omdat er altijd een MER opgesteld moet worden als er iets met gevaarlijk afval wordt gedaan. Dit is na diverse procedures uiteindelijk bevestigd door de RvS.

Een vuilstort met gevaarlijk afval moet je planologisch gezien nooit bij een woonwijk situeren. Daarvoor zijn er teveel onzekerheden. Het afval wordt afgedekt met een folie, de betrouwbaarheid van deze folies op lange termijn is echter te onzeker, de betrouwbaarheidsclaims zijn gebaseerd op 1 relatief korte studie in Amerika. Daarnaast zou er een hekwerk rond geluidswal komen waar het vuil in is verwerkt maar dit is niet doorgedaan omdat het niet mooi is.

De grondhouding van de overheden was: "We gaan dit plan ondanks alles uitvoeren".

- Wind Groep

Geen contact mee gehad.

- Vereniging het Drachtsterbos

Dit was een vereniging van omwonenden. Hier is zeer nauw mee samengewerkt, overleg en afstemming over de procedures, dit werkte prima.

Wat is uw mening over het gevolgde besluitvormingstraject?

Een overheid heeft een voorbeeldfunctie en moet geen kunstgrepen bedenken om wetten buitenspel te zetten. Dat is hier wel gebeurd. De FMF wijst op zaken maar men legt dat terzijde dan ben je verkeerd bezig.

Wat was de reden van het verzet van de FMF tegen deze plannen? En tegen welke delen van het project protesteerde u?

Opzich was er geen bezwaar tegen de verplaatsing en sanering van de vuilstort. Maar dan wel anders, ca. 10% van de grond is zwaar vervuild maar deze fractie was technisch goed te scheiden van de minder vervuilde grond. Dit is telefonisch beaamd door diverse afvalverwerkers deze waren echter niet bereid dit op papier te zetten in een verklaring. Daarom was dit in de rechtszaal niet aan te tonen.

Daarnaast heeft de FMF in het begin ook geprotesteerd tegen de saneringsmethode van de Drachtstervaart.

Welke eisen er worden gesteld aan de opslag en verwerking van baggerslib wordt bepaald door de mate van vervuiling. Er is onderzoek gedaan naar de vervuiling van het slib en daar kwam uit dat de helft onder klasse 3 viel en de helft onder klasse 2. Daarna is er een tweede onderzoek gedaan waarbij de slibmonsters “creatief gemengd werden” daarmee kwam men in een lagere klasse uit. Dit werd beaamd door het RIZA. Uiteindelijk heeft de FMF aangifte gedaan bij de milieupolitie die dit aannam en doorgaf aan het OM, het OM heeft informatie ingewonnen bij de VROM inspectie in Groningen, deze gaf als advies “Het verdient niet de schoonheidsprijs maar er wordt geen verdere actie ondernomen. In de toekomst mag het echter niet weer gebeuren”. Echter VROM is een van de trekkers van het Drachtstervaartproject en derhalve niet onpartijdig. Dit leverde nog een heleboel heisa op.

Al met al heeft er heel veel gespeeld, het was een omvangrijk project.

De FMF heeft getoetst of de overheid zich aan de regels houdt. De overheid zou blij moeten zijn met een waakhond omdat het goed naleven van de regels kan leiden tot een hogere kwaliteit van het plan.

Welke middelen heeft de FMF ingezet om uw doel te bereiken (geld/ middelen/ kennis etc.)

- Bezwaarschriften en bedenkingen
- Beroepsschriften
- Overleg met de gemeente Smallingerland
- Inschakelen van de pers, de pers heeft invloed op de overheid als de pers bovenop iets zit dat fout gaat zal men het niet snel weer zo gaan doen. Dit heeft soms meer invloed dan een formeel juridisch bezwaarschrift.
- Geld, geen subsidiegeld van de provincie maar uit andere potjes.

Heeft het verzet tot een bevredigend resultaat geleid?

Het is prima dat de stort verplaatst werd maar dan het wel het ernstig vuile deel eruit gefilterd moeten worden. Zoals het nu is zou hij er niet willen wonen.

Wat denkt u dat het effect zal zijn van de aanleg van de Drachtstervaart op het gebied

- o Op milieu gebied.

Als men zich aan de regels zou hebben gehouden dan zou het project een grote meerwaarde gehad kunnen hebben. Echter als je je niet aan die regels houdt zijn er milieuhygiënische risico's aan verbonden. De balans zou negatief kunnen zijn. Pas over tientallen jaren is te beoordelen of het een goede oplossing was en de vervuiling voldoende was ingekapseld.

Er is teveel aan de korte termijn gedacht en te weinig aan de lange. Nu zijn er kosten bespaard maar houdt de wal het wel 50 tot 100 jaar vol?

Bijlage 2-e
Rini van Veen, Gemeente Utrecht,
8 maart 2007.

Wat is uw functie binnen de gemeente Utrecht?

Projectleider van het eerste stuk (Weerdsingel). Bij het nieuwe project betrokken als projectleider bij het ontwerp.

Uitleg over de toedracht.

Eind jaren '60 is circa 1500 meter van de singels rondom de oude Utrechtse binnenstad gedempt. Het plan was om de hele singel rondom de binnenstad te dempen om ruimte te bieden aan het autoverkeer. Dit werd verboden door het rijk omdat de singels op de monumentenlijst waren geplaatst. Al vanaf de demping was er een beweging in de stad om deze weer ongedaan te maken. Deze beweging heeft in de loop der tijd aan kracht gewonnen en op dit moment is een deel van de gedempte singels weer heropend en bestaan er vergaande plannen om de rest van de gedempte singel ook te heropenen.

De belangrijkste reden voor het heropenen van de singels in Utrecht is het verbeteren van de leefbaarheid van dat deel van de binnenstad.

Hoe en waarom is de gemeente bij het project betrokken geraakt?

Op een gegeven moment ontstonden er plannen om het stationsgebied op te knappen waarbij waterpartijen en fonteinën onderdeel werden voorgesteld. Hierna kwam al snel het idee om alles weer open te gooien. De werkgroep "Utrecht Weer Omsingeld" heeft hierin een belangrijke rol gespeeld. Deze groep is erg actief geweest en heeft de boel levend gehouden. Dit onder andere door de universiteit onderzoek te laten doen naar de mogelijkheden en effecten. Door deze actieve houding heeft men uiteindelijk de politiek meegekregen.

De politiek gaf dan ook bij de uitvoering de opdracht om deze werkgroep actief te betrekken bij uitwerking en uitvoering van de plannen. Dit heeft geholpen bij het verwerven van draagvlak. Bij de uitvoering van de heropening van de Weerdsingel was er ondanks de nodige bouwoverlast geen wanklank vanuit de bevolking. Dit omdat alles goed werd gecommuniceerd, dan is overlast acceptabel zeker wanneer duidelijk is wat het doel is en hoeveel voordeel de buurt daarbij heeft. Daarnaast werd ervoor gezorgd dat het verkeer altijd door kon gaan gedurende de werkzaamheden.

Welke andere partijen zijn er bij het project betrokken?

De werkgroep "Utrecht Weer Omsingeld". Deze heeft vooral in het begin en bij de Weerdsingel een belangrijke rol gespeeld. Nu zijn ze nog slechts zijdelings betrokken en niet echt actief meer als werkgroep.

Er is eerst een workshop geweest met alle mogelijke betrokkenen. Daarna is men overgegaan op een kleine projectgroep waarbij de regie in handen bleef van de gemeente. Deze heeft ook het ontwerpproces zelf georganiseerd.

De bewoners werden vrij intensief betrokken bij de uitvoering. Net als de uit de bewoners van Utrecht samengestelde werkgroep Utrecht weer omsingeld.

Bij het project herstel stationsgebied zijn behalve de gemeente ook Corio (eigenaar van HC), de NS en de Jaarbeurs betrokken.

Daarnaast is het waterschap zijdelings betrokken. Ze zijn positief over het extra beschikbare open water maar spelen verder geen grote rol.

Welke sleutelfactoren speelden een rol in het project?

Een belangrijke factor was draagkracht voor de plannen. Het is een complexe kostbare ingreep in de openbare ruimte. Hiervoor is zowel bestuurlijke steun (vanuit de politiek) als steun van de bevolking voor nodig.

Draagvlak onder de bevolking wordt verkregen door betrokken te zijn en de omgeving (bevolking) betrokken te maken bij het project. Daarnaast was er ook druk vanuit de bevolking om iets te doen aan de gedempte grachten. Dat er al een behoefte was herstel van de grachten zorgt ook voor extra draagvlak.

De bestuurlijke betrokkenheid vertaalt zich in het beschikbaar stellen van geld en andere middelen. De gemeente heeft zich aan het project verbonden en zal het project uit laten voeren, ze steken de nek er voor uit. Men besloot dat dit een project met een kwaliteitsverbetering die de grote investering waard is.

Maatschappelijke en technische ontwikkelingen.

De singels waren open riolen, water was geen aantrekkelijk onderdeel van de stad. Ondertussen is het open water in Nederland veel schoner dan 40 jaar geleden. Water wordt nu veel meer gezien als een meerwaarde in de stad.

Er is veel meer aandacht voor het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de stad. De kwaliteit van de openbare ruimte is veel belangrijker geworden en daarmee ook de uitstraling en het imago van de stad.

Hoe wordt het project gefinancierd?

Het stuk van de Weerdsingel dat is hersteld is op een bedrag van ca. 1 miljoen gulden aan subsidies na betaald door de gemeente. Dit ging om ca. 25 miljoen gulden. Dit is een groot bedrag maar omdat er voldoende draagvlak vanuit de bevolking voor was kon de uitgave toch verantwoord worden.

Het herstel van de Catharijnesingel omvat een veel groter en complexer gebied en zal dan ook veel duurder uitpakken. Men gaat nu uit van ongeveer 50 miljoen euro maar dit is nog erg onzeker.

Het herstel van de Catharijnesingel zal deel uitmaken van de totale herstructurering van het stationsgebied. Hierbij zijn betrokken de gemeente, de NS, Corio, en de Jaarbeurs. Voor de diverse onderdelen van het plan zijn er wisselende combinaties van betrokken partijen. Bij het herstel van de Catharijnesingel zijn dit de gemeente en Corio.

Hiervoor is een rijkssubsidie beschikbaar, daarnaast moet de grondexploitatie zoveel mogelijk dekkend zijn.

Dit kan in de toekomst nog wel een probleem opleveren. Veel gemeenten financieren projecten door de exploitatie van de openbare ruimte. Deze openbare ruimte is echter een schaars goed en de vraag is hoe lang dit op deze manier vol is te houden.

De gemeente is (ook financieel) verantwoordelijk voor het onderhoud van de oevers.

Welke mogelijke obstakels zijn er nog voor de uitvoering van dit project?

De belangrijkste mogelijke obstakels zijn van praktische aard het is nog niet bekend wat men allemaal onder de grond tegenkomt bij het graven van de nieuwe singel. Deze zal niet geheel het oude traject volgen en het wordt verwacht dat men op resten van het kasteel Vredenburg zal stuiten. Het is de vraag hoe dit in te passen is. In het traject van de Weerdsingel is dit met een oude verdedigingstoren wel gelukt maar daar was meer ruimte voor aanpassingen.

Een andere historische belemmering kan de mogelijke aanwezigheid van vervuiling uit vroegere eeuwen zijn. De nieuwe Catharijnesingel zal een ander traject volgen dan de oude en de kans is daardoor aanwezig dat in de oude oevers vervuiling wordt aangetroffen.

De ondergrondse infrastructuur kan voor wat problemen gaan zorgen. Bij de Weerdsingel waren hier echter weinig problemen mee.

Daarnaast zal de nieuwe singel onder een deel van hoog Catharijne doorlopen. De plannen bevatten een overkapping over ongeveer 100 meter van het traject van de nieuwe singel. Dit is een lastig in te passen onderdeel van het plan.

Wat zijn de effecten geweest van de realisatie van dit project?

- Op ruimtelijk gebied

Het water heeft toegevoegde waarde, de kwaliteit van het gebied is toegenomen. Het is mogelijk te wandelen langs het water, bijvoorbeeld met de uitgezette speurtocht, er is ruimte voor muurvegetatie, vlermuizen, rondvaartboten. Er is een stuk historische kade weer zichtbaar gemaakt evenals de fundamente van een oude verdedigingstoren.

Daarnaast is nu ook het historische profiel van de singel weer hersteld.

- Qua recreatie

De heropening van de Catharijnesingel zal tot effect hebben dat de hele Utrechtse singelstructuur weer bevaarbaar wordt. Dit zorgt samen met de aangenamere verblijfsfunctie van het gebied voor een recreatieve of toeristische impuls.

- Op sociaal gebied

Het herstel van de Weerdsingel maakt deel uit van het Interreg 3b Crosscut programma dit programma gaat over “Duurzame ontwikkeling van de binnenwateren”. Onderdeel hiervan was dat er een subsidie werd verkregen voor vrijwilligersuitwisseling met Ierland en Wales. De groep vrijwilligers die in Utrecht de oevervegetatie monitorde ging kijken en helpen in Wales waar vrijwilligers hielpen bij de restauratie van een project. Dit werd door de vrijwilligers als erg inspirerend ervaren en weer in Utrecht werd een onderhoudswerkgroep opgericht die helpt bij het onderhoud van de oevers. De saamhorigheid en betrokkenheid van de buurt die dit tot effect heeft wordt gerekend als een positief sociaal effect.

- Op milieu gebied.

De oevers en het water kunnen eventueel een ecologische verbinding gaan vormen. Dit is echter niet een van de belangrijkste doelen van het project.

- Waterhuishouding

Deze rol is bescheiden, het water lag en ligt er nog, echter het is overkluisd. Het effect zal dus marginaal zijn al is er wel meer waterberging mogelijk zodat er minder hemelwater naar het riool afgevoerd hoeft te worden en er minder gebruikt gemaakt hoeft te worden van riool overstorten.

- Financieel economisch

Een van de effecten van het besluit de Weerdsingel te heropenen was een scherpe stijging van de huizenprijzen aan het te heropenen traject nadat bekend werd dat het doorging.

Hoe authentiek is het bereikte resultaat en hoe belangrijk is een authentiek resultaat voor dit project?

Het hoofddoel van het project is het verbeteren van de leefbaarheid. Het moet een prettige omgeving worden om te wonen, werken en verblijven.

Zonder de singels “mist men wat” in het gebied. “Straks kan weer gevoeld worden dat de singels doorlopen”. De nieuwe singel moet een stedelijke Utrechtse identiteit krijgen. Dat houdt onder andere in dat de singel een binnenstads- en een buitenstadszijde krijgt. Er moet een duidelijke overgang zijn van de oude binnenstad naar de omliggende wijken. Onderdeel hiervan is ook dat het oude profiel weer terug moet komen dit is goed te zien bij het herstel van de Weerdsingel. Er zal echter niet historiserend gebouwd gaan worden, het plan moet voldoen aan de eisen van deze tijd. Het moet een “nieuwe bladzijde in de geschiedenis” worden, het compleet terugbrengen in de oude staat is onwenselijk en onrealistisch.

Het verkeer zal een markante plaats in het stadsbeeld blijven opeisen. Vroeger was het tijdsbeeld dat er volop ruimte moest komen voor auto's in de stad. Nu zijn er zoveel auto's dat men het liever wil beperken.

Wat is de huidige situatie?

De herstelde Weerdsingel werd in 2001 opgeleverd. Voor de Catharijnesingel is een overeenkomst gesloten met Corio. Als een van de partijen er van af wil zal dat een hoop geld gaan kosten. Onder voorbehoud zal er in 2009 begonnen worden met het ontgraven van de singel wordt het project in 2015 afgerond.

Men is nu bezig met de uitwerking van de ontwerpen, dit is de moeilijkste fase. Het is nog niet goed duidelijk hoe Hoog Catharijne en de singel goed in elkaar gepast kunnen gaan worden. En is de bevolking mee te krijgen voor de plannen, ook als 100 meter alsnog niet zichtbaar opengaat?

Aan de andere kant was er 1500 meter gedempt en is straks 1400 meter weer open water. Die laatste honderd meter is dat een blijvend obstakel of heeft het meerwaarde?

De huidige situatie is erg belangrijk. Er moet een match gemaakt worden tussen eisen en ambities. De Utrechtse bevolking werd een paar jaar terug in een referendum de keuze uit twee varianten voorgelegd.

Visie A “met een landelijk groen karakter”

Visie 1 “Met een stedelijk karakter”.

Er is voor Visie A gekozen. Het programma van eisen is dan ook meer visie A het schetsontwerp is echter meer visie 1. Nu moet dit in elkaar geïntegreerd gaan worden.

Is er verzet geweest tegen de plannen? En wat was de reden daarvan?

Nee, er zijn geen grote bezwaren geweest. Al is er wel cynisme “Geld over de balk smijten”. Daarnaast leeft het meer bij de binnenstadsbewoners dan bij de mensen in de buitenwijken.

Bijlage 3
Procedures Drachtstervaart

	Wettelijke regeling	Soort toestemming of dispensatie	Bevoegd gezag	Termijnen (max. excl. verleging)
1.	Wet op de ruimtelijke ordening	Vrijstelling ex artikel 19, eerste lid Wro	Gemeenteraad & GS	cumulatief 26 weken
2.		Aanlegvergunning	B&W	4 weken
3.		Tijdelijke vrijstelling ex artikel 17 procedure Wro	B&W	8 weken
4.	Woningwet	Bouwvergunning	B&W	12 weken
5.	Provinciale grondwaterverordening	Onttrekkingvergunning grondwater	GS	6 maanden
		Melding grondwateronttrekking	GS	1 maand
6.	Provinciale ontgrondingenverordening	Ontgroningvergunning	GS	6 maanden
7.	Wet verontreiniging oppervlaktewater	Lozingsvergunning	Wetterskip Fryslân	6 maanden
8.		Tijdelijke lozing	Wetterskip Fryslân	6 maanden
		Melding	Wetterskip Fryslân	4 weken
9.		Herziene vergunning	Wetterskip Fryslân	6 maanden
10.	Keur op de Watergangen / -huishoudingen	Ontheffing Keur	Wetterskip Fryslân	6 maanden
11.		Peilbesluit	Wetterskip Fryslân	6 maanden
12.	Wet bodembescherming	Melding voornemen tot saneren	GS	4 weken
		Saneringsbeschikking (ontheffing)	GS	13 weken
13.	Wet milieubeheer	Milieuvergunning	GS	6 maanden
		Melding	GS	1 maand
14.	Flora- en Faunawet	Kennisgeving	GS	4 weken
15.	Wet geluidhinder	Besluit vaststellen hogere waarden	GS	13 weken
16.	Monumentenwet	Monumentenvergunning	B&W	13 weken
17.	APV	Inritvergunning	Gemeente	9 weken
18.		Kapvergunning	Gemeente	8 weken
19.		Sloopvergunning	Gemeente	12 weken

Bron: VROM, 2005.

Filename: Bijlagen
Directory: E:
Template: X:\Data\Application
Data\Microsoft\Templates\Normal.dot
Title: Bijlage 1
Subject:
Author: Wouter
Keywords:
Comments:
Creation Date: 5/9/2007 1:29:00 AM
Change Number: 2
Last Saved On: 5/9/2007 1:29:00 AM
Last Saved By: Wouter
Total Editing Time: 1 Minute
Last Printed On: 8/20/2007 11:51:00 AM
As of Last Complete Printing
Number of Pages: 20
Number of Words: 7.394 (approx.)
Number of Characters: 42.146 (approx.)