

DM1743163

Datum : 16-3-2021

Aan : Partij voor de Dieren

Van : College van dijkgraaf en hoogheemraden

Betreft : Gevolgen van asfaltambities in stedelijk gebied voor klimaatrobuustheid en waterkwaliteit

CC : Overige leden algemeen bestuur

Inleiding

Namens de PvdD-fractie heeft de heer Travaille op 14 januari 2021 navolgende schriftelijke vragen gesteld ex art. 40 RvO.

“Gevolgen van asfaltambities in stedelijk gebied voor klimaatrobustheid en waterkwaliteit *Schriftelijke vragen conform artikel 40*

Gemeente Utrecht wil het gebruik van de fiets stimuleren. De gemeente is zeer actief in het realiseren van fietsstraten en fietsverbindingen in en door de stad. Dat is een prima streven. Echter, het lijkt erop dat de nieuwe fietsroutes automatisch worden voorzien van het kenmerkende rode asfalt. Dat kan gevolgen hebben voor de infiltratiemogelijkheden en klimaatrobustheid in het toch al sterk verharde stedelijk gebied.

Het bovenstaande leidt bij Partij voor de Dieren tot de volgende vragen:

- 1. Heeft de toename van de hoeveelheid asfalt, bijvoorbeeld door het asfalteren van fietspaden, invloed op de klimaatrobustheid (o.a. droogte, beschikbaarheid van water voor de bomen, wateroverlast en hittestress)?*
- 2. Heeft de toename van de hoeveelheid asfalt, bijvoorbeeld door het asfalteren van fietspaden, effect op de waterkwaliteit in de gemeente Utrecht? Bijvoorbeeld door de runoff van het wegdek?*
- 3. Heeft HDSR een rol bij de aanleg van gesloten verharding voor fietsstraten en andere ruimtelijke opgaven die leiden tot meer verharding in stedelijk gebied?*
- 4. Adviseert HDSR gemeenten in specifieke projecten of in algemene zin, om juist open verharding te gebruiken in plaats van asfalt? Zo ja, op welke manier doet HDSR dat?*

De herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde in Utrecht is een actueel voorbeeld van de werkwijze van de gemeente Utrecht. De gemeente is voornemens om de klinkers van de Weerdsingel OZ te vervangen door een baan van rood asfalt. De Weerdsingel OZ ligt, zoals de naam al doet vermoeden, aan een bijzondere watergang. Overigens is het asfaltwegdek van de Maliesingel en de Wittevrouwensingel juist onlangs vervangen door klinkers.

In een artikel in Mens en Wijk (januari 2021) wordt vermeld dat er in de jaren 80 veel wateroverlast was rond de Weersingel OZ, o.a. in de souterrains, kruipruimtes en kelders aan de Weerdsingel. Dat probleem is sterk verminderd door de vervanging van asfalt door klinkers in de straat. De in het artikel genoemde petitie van bewoners, gericht tegen de plannen om te asfalteren, is inmiddels 1.700 x ondertekend.

Specifiek voor de Weerdsingel OZ heeft PvdD de volgende vragen:

- 5. Heeft het asfalteren van de Weerdsingel effect op klimaatrobustheid van de omgeving of op de waterkwaliteit van de singel? Zo ja, op welke manier kan HDSR zorgen dat een eventuele herinrichting hier juist een positief effect op heeft? B.v. als voorwaarde ‘Open verharding, tenzij ...’*

Beantwoording schriftelijke vragen

ex art. 40 Reglement van Orde

6. *Is HDSR betrokken als adviseur of vergunningverlener bij de herinrichting van de Weerdsingel OZ, b.v. via een watervergunning? Op welke wijze kan HDSR bijdragen aan een duurzame oplossing en een integrale afweging van onder meer fietsveiligheid en wateraspecten?*

Namens de fractie van Partij voor de Dieren,

*Anjo Travaille
Fractie Partij voor de Dieren
januari 2021"*

Hierna treft u de beantwoording van de gestelde vragen aan door ons college, waarbij voor de leesbaarheid de vragen eerst cursief worden herhaald.

Vraag 1 *Heeft de toename van de hoeveelheid asfalt, bijvoorbeeld door het asfalteren van fietspaden, invloed op de klimaatrobustheid (o.a. droogte, beschikbaarheid van water voor de bomen, wateroverlast en hittestress)?*

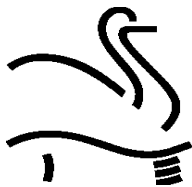
Antwoord: Ja, indien er sprake is van omvorming van open maaiveld naar asfalt zal er, indien er geen compenserende maatregelen worden getroffen, sprake zijn van versnelde afvoer van water van het asfalt naar de omgeving. In hoeverre deze versnelde afvoer invloed heeft op droogte of wateroverlast wordt bepaald door de mate waarin het water wordt geïnfiltreerd in de bodem. Belangrijk hierbij is op te merken dat fietspaden in het algemeen smalle stroken asfalt zijn, waardoor de hoeveelheid af te voeren water per strekkende meter beperkt is. Een berm van enkele meters breed naast het pad is doorgaans voldoende om het extra water te infiltreren. Bomen naast het pad versterken juist de infiltratiecapaciteit, dus zullen per saldo niet minder water ontvangen.

Vraag 2 *Heeft de toename van de hoeveelheid asfalt, bijvoorbeeld door het asfalteren van fietspaden, effect op de waterkwaliteit in de gemeente Utrecht? Bijvoorbeeld door de run off van het wegdek?*

Antwoord: Ja, bij rechtstreekse lozing van run off op oppervlaktewater is er effect op de waterkwaliteit. De run off van wegen bevat milieuvreemde en natuurlijke stoffen. Deze verontreinigingen komen echter niet uit het materiaal zelf, maar zijn afkomstig van voertuigen, bomen, vogels, honden etc. Daarom wordt er ook gestreefd naar een bodempassage voordat het water het oppervlaktewater bereikt. Nieuw asfalt mag geen milieuvreemde stoffen bevatten. Milieuvreemde stoffen in de run off zijn afkomstig van voertuigen; olie, uitlaatgassen, remmen en banden. Belangrijk hierbij op te merken is dat de milieu emissie van een fiets is te verwaarlozen t.o.v. een motorvoertuig. Dus het streven naar meer fietsen en minder auto's heeft een gunstig effect op de waterkwaliteit. Een goed wegdek voor de fietser helpt hierbij.

Vragen 3 en 4 *Heeft HDSR een rol bij de aanleg van gesloten verharding voor fietsstraten en andere ruimtelijke opgaven die leiden tot meer verharding in stedelijk gebied? Adviseert HDSR gemeenten in specifieke projecten of in algemene zin, om juist open verharding te gebruiken in plaats van asfalt? Zo ja, op welke manier doet HDSR dat?*

Antwoord: Ja, bij wijziging van een bestemmingsplan vindt er een verplichte watertoets door het waterschap plaats. Bij aanpassing van wegen, riolering, herinrichting van wijken, waarbij de bestemming niet wijzigt, maar de waterhuishouding wel, is er altijd overleg tussen gemeente en waterschap. Beide partijen streven naar maximale infiltratie naar de bodem, zo min mogelijk schoon regenwater naar de rioolwaterzuivering en zo min mogelijk regenwater rechtstreeks naar oppervlaktewater. In gevallen waar versnelde afvoer naar oppervlaktewater niet is te voorkomen, zijn er voorwaarden gesteld in de Keur. Bij toename van verharding van meer dan 500m² in stedelijke gebied moet minimaal 15% van het verharde oppervlak als oppervlaktewater worden gegraven. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen gewone



Beantwoording schriftelijke vragen

ex art. 40 Reglement van Orde

elementverharding en asfalt. Voor waterdoorlatende verharding (bijvoorbeeld grasbetontegels) met voldoende infiltratiecapaciteit geldt geen compensatieplicht.

De keuze voor het type verharding blijft bij de gemeente, zij zijn immers verantwoordelijk voor de instandhouding van het wegdek, gebruikscomfort en verkeersveiligheid.

Vraag 5 *Heeft het asfalteren van de Weerdsingel effect op klimaatrobuustheid van de omgeving of op de waterkwaliteit van de singel? Zo ja, op welke manier kan HDSR zorgen dat een eventuele herinrichting hier juist een positief effect op heeft? B.v. als voorwaarde 'Open verharding, tenzij...'*

Antwoord: Nee, het project Weerdsingel omvat alleen het vervangen van het wegdek. Er zijn geen plannen voor vervanging van riolering. Volgens de gemeente is het een misverstand dat destijds het vervangen van asfalt door klinkers het probleem van de wateroverlast heeft opgelost. Bij die renovatie is ook een hemelwaterriool aangelegd. Dit riool zorgt nu voor voldoende afvoercapaciteit, waardoor regenwater niet meer de kelders inloopt.

Zoals bij vraag 4 aangegeven maakt het waterschap geen onderscheid tussen normale klinkers en asfalt. Beiden worden als niet infiltrerende verharding beschouwd. Het is aan de gemeente als wegbeheerder te bepalen welke verharding zij kiezen.

Eén van de varianten die de gemeente wil voorleggen aan de bewoners is een versmalling van 6,5 naar 5 m verharding; 2 stroken rood asfalt en een klinkerstrook in het midden. Auto's zijn slechts te gast en de fietser krijgt meer comfort en ruimte. Ook bomen krijgen in deze variant meer ruimte, waarbij de neerslag beter kan infiltreren. (zie voor huidige situatie onderstaande foto)



Vraag 6 *Is HDSR betrokken als adviseur of vergunningverlener bij de herinrichting van de Weerdsingel OZ, b.v. via een watervergunning? Op welke wijze kan HDSR bijdragen aan een duurzame oplossing en een integrale afweging van onder meer fietsveiligheid en wateraspecten?*

Antwoord: Nee, zolang het plan niet meer behelst dan het vervangen van de bestaande verharding is er in beginsel geen overleg met het waterschap en is er ook geen vergunning o.i.d. nodig. In feite verandert er dan niets aan de hydrologische situatie en hebben we geen mandaat om hier iets van te vinden. De integrale afweging ligt dan volledig bij de gemeente. Ook de zorg over wateroverlast naar de woningen valt onder deze afweging. Alleen overlast ten gevolge van inundaties vanuit oppervlaktewater zijn de verantwoordelijkheid van het waterschap.

De gemeente heeft overigens wel het beleid om zoveel mogelijk water te infiltreren. Ook in dit project worden de mogelijkheden verkend en voorgelegd aan de omwonenden.