

Notitie beantwoording Vooroverleg
Ontwerpbestemmingsplan
“Sluis Noord 14”

Inleiding

Dit is een reactienota vooroverleg inzake het ontwerpbestemmingsplan “Sluis Noord 14”. Het ontwerpbestemmingsplan is naar diverse vooroverlegpartners gestuurd: Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat, Veiligheidsregio Utrecht en Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden. De vooroverlegpartners hebben van deze gelegenheid gebruik gemaakt om een reactie op het plan te geven. Hieronder zijn de vooroverlegreacties samengevat weergegeven en beantwoord.

Beantwoording vooroverlegreacties

	Vooroverlegreacties	Reactie
1	Provincie Utrecht	
1.1	Gesteld wordt dat Provincie al akkoord zou zijn met de omgang met het verstedelijkingsverbod. Dat is onjuist, omdat het planvoornemen nooit volledig concreet is aangeboden en er nog vragen open stonden. Wel is door de provincie aangegeven dat hier de rood-voor-rood regeling zou kunnen worden toegepast, mits binnen het bestaand bebouwd oppervlak wordt gebleven. Ook is herhaaldelijk benoemd dat in het geval van een toename aan verstedelijking er gekeken zou kunnen worden naar het kernrandzone artikel om die te verantwoorden in relatie tot kwaliteitsverbeteringen. Tot dusver, en ook nu niet in het toegezonden plan, is bij de provincie niet concreet inzichtelijk om welke mate van verstedelijking het gaat. Duidelijk zal moeten worden gemaakt welke omvang het bestaande dienstgebouw heeft. En op basis van welke vergunning het gebouw is gerealiseerd. Vervolgens zal dat in relatie moeten worden gebracht met de voorliggende maximale planologische mogelijkheden die worden geboden in het nu voorliggende bestemmingsplan. Zo zal duidelijk moeten worden om welke (planologische) toename aan bebouwing en stedelijke bestemming het hier gaat. Met 31 woningen zal het terrein ook intensiever gebruikt gaan worden. Ook dat zal impact hebben op de omgeving. De, in de toelichting genoemde, toename aan verstedelijking zal, kortom, concreet inzichtelijk	De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is aangepast om inzichtelijk te maken om welke mate van verstedelijking het gaat en hoe dit wordt verantwoord ten opzichte van het verstedelijkingsverbod uit de Interim Omgevingsverordening. Met het planvoornemen wordt een appartementengebouw (31 appartementen) met een totale oppervlakte van 582 m² mogelijk gemaakt. Het bouwvlak op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan heeft een grotere oppervlakte, maar de maximaal te bebouwen oppervlakte van het appartementengebouw wordt in de planregels beperkt tot 600 m². Het bestaande gebouw (voormalige steunpunt van Rijkswaterstaat), dat gesloopt wordt, heeft een oppervlakte van 595 m². De bebouwingsmogelijkheden van het geldende bestemmingsplan komen niet overeen met het bestaande gebouw. Het bestaande gebouw van 595 m² is echter legaal, op basis van een bouwvergunning die op 4 oktober 1972 verleend is, tot stand gekomen. Het voormalige steunpunt is daarmee vergelijkbaar met een bedrijfsfunctie in het buitengebied, wat als stedelijke functie wordt gezien. Een stedelijke functie (anders dan wonen) kan gewijzigd worden naar een andere stedelijke functie (zoals wonen), als de functiewijziging naar aard en omvang, op basis van een integrale

	gemaakt moeten worden én verantwoord in relatie tot het verstedelijkingsverbod. Voor eventuele toepassing van het kernrandzonebeleid zou een studie naar kwaliteit(verbetering) van de samenhang van het totale bewoonde terrein langs de sluis en de stadsrand van meerwaarde kunnen zijn.	afweging, niet leidt tot vergroting van de locatie en tot een toename van de invloed op de omgeving, dat bestaande cultuurhistorische en landschappelijke waarden worden behouden en dat omliggende agrarische bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden belemmerd (artikel 9.7 Interim Omgevingsverordening). Uit de toelichting op het betreffende artikel blijkt dat de toename van de invloed op de omgeving, in het kader van een goede ruimtelijke ordening aan locaties, breed moet worden beoordeeld. Het resultaat van die brede beoordeling moet zijn dat de ruimtelijke impact op de omgeving vermindert of op zijn minst gelijk blijft. Dat wil niet zeggen dat op onderdelen geen kleine verslechtingen mogen plaatsvinden. Het gaat om het resultaat van de integrale beoordeling. <u>Vergroting van de locatie</u> Het beoogde appartementengebouw heeft een oppervlakte van 582 m² en wordt op het perceel van het voormalige steunpunt gebouwd, op globaal dezelfde plek. Het bestemmingsvlak 'Wonen' in het voorliggende bestemmingsplan is niet groter dan het erf bij het voormalige steunpunt. De bebouwingsoppervlakte neemt als gevolg van de realisatie van het hoofdgebouw niet toe, daar het bestaande gebouw een oppervlakte van 595 m² heeft. Het bebouwingsvolume neemt weliswaar toe, maar op de betreffende locatie, die zich nabij bestaande woningen (twee bouwlagen plus een kap) bevindt, wordt dit vanuit stedenbouwkundig oogpunt aanvaardbaar geacht. In het ontwerp van het appartementengebouw is bewust een 'getraptheid' aangebracht, waardoor de bouwhoogte aan de zijde van de bestaande woningen (max. 10 meter) lager is dan de bouwhoogte aan de andere zijde (max. 13 meter). Daarnaast wordt één gemeenschappelijke berging (bijgebouw) van 50 m² gebouwd, in één bouwlaag, die behoort bij de woonfunctie. Voor de verstedelijking vanwege de toename aan bebouwd oppervlak van 37 m² als gevolg van de
--	--	---

	gemeenschappelijke berging wordt aangesloten bij artikel 9.8 van de Interim Omgevingsverordening. Dit artikel vormt een uitzondering op het verstedelijkingsverbod voor de kernrandzone. De voorwaarde is dat de verstedelijking gepaard gaat met versterking van de ruimtelijke kwaliteit die in een redelijke verhouding staat tot de aard en de omvang van de verstedelijking. Naast de kwaliteitsverbetering op het terrein van het voormalige steunpunt, is een kwaliteitsverbetering voorzien op het ten westen daarvan gelegen parkeerterrein (eigendom van Rijkswaterstaat, waartoe een bestuursovereenkomst wordt gesloten). Deze kwaliteitsverbetering bestaat uit het verwijderen van verharding (in de vorm van parkeerplaatsen en een kunstwerk) en het in plaats daarvan aanplanten van bomen en een bloem- en kruidenrijk grasmengsel. Gelet op de zeer beperkte omvang van de verstedelijking is de versterking van ruimtelijke kwaliteit ten minste in verhouding met de verstedelijking. De kwaliteitsverbetering is met een voorwaardelijke verplichting in het voorliggende bestemmingsplan geborgd (artikel 4.4.3). <u>Integrale afweging van invloed op de omgeving</u> Met voorliggende ontwikkeling wordt beoogd het gebouw van het voormalige steunpunt te slopen en nieuwbouw te realiseren in de vorm van een appartementengebouw. Daarnaast wordt het westelijke parkeerterrein gedeeltelijk heringericht. Voor wat betreft de invloed op de omgeving nemen wij het volgende mee in onze overweging: - Met de ontwikkeling wordt voorzien in een belangrijke maatschappelijke behoefte, namelijk woningbouw. Het plan voorziet in de realisatie van 31 appartementen. Hiervan zal 30% worden aangeboden in de sociale huursector (9 appartementen) en de overige 70% in de middeldure huursector (22 appartementen). De appartementen zijn vanwege de grootte en de prijsklasse, geschikt voor starters en senioren (een- of twee persoonshuishoudens). Daarmee
--	---

		sluit de ontwikkeling aan bij het woonbeleid van de gemeente, zoals dat is vastgelegd in de Woonvisie 2021-2023. Realisatie van sociale huurwoningen is wenselijk gelet op de steeds verder oplopende wachttijd die momenteel bijna 10 jaar bedraagt. Appartementen in de middenhuur voor starters zijn wenselijk omdat starters die werken een redelijk salaris verdienen niet in aanmerking komen voor een sociale huurwoning. Daarnaast kunnen deze midden huurwoningen een bijdrage leveren aan doorstroming van ouderen waardoor er extra woningen beschikbaar komen. - Het voormalige steunpunt en de directe omgeving heeft, onder andere door de staat van onderhoud, een verwaarloosde uitstraling. Voor een impressie van het plangebied in de bestaande situatie verwijzen wij kortheidshalve naar de afbeeldingen zoals deze zijn opgenomen in het memo landschappelijk inpassingsplan (bijlage 2 bij de regels). De sloop van het voormalige steunpunt, de realisatie van een nieuw appartementengebouw met landschappelijke inpassing én de herinrichting van het naastgelegen parkeerterrein zal een duidelijke kwaliteitsimpuls voor de omgeving betekenen. Daarbij zal ook het gevoel van (sociale) veiligheid in de omgeving toenemen, door een toename aan sociale controle. - In het voormalige steunpunt vonden diverse bedrijfsactiviteiten plaats. Het steunpunt werd gebruikt als werkplaats en als kantoor. Met de ontwikkeling wordt dit gebruik in de toekomst uitgesloten en wordt een (rustige) woonbestemming gerealiseerd in aansluiting op al bestaande woningen. - In de toekomstige situatie zal de verkeersaantrekkende werking toenemen. De appartementen kennen een verkeersgeneratie van 115 tot 140 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Hierbij dient wel in ogenschouw genomen te worden dat het voormalige steunpunt ook een verkeersaantrekkende werking had (van 54 tot 65 motorvoertuigbewegingen per etmaal) en dat
--	--	---

		het toekomstige verkeer niet ontsloten wordt via de Sluis Noord maar via Lekdijk Oost. De impact op de directe omgeving is daarmee minder groot. - Met de realisatie van de ontsluiting via de Lekdijk Oost wordt het landschap enigszins aangetast door het verwijderen van enkele bomen in de bestaande groenstrook. Dit wordt echter ruimschoots gecompenseerd door de herinrichting op het naastgelegen parkeerterrein. Uiteindelijk verdwijnt er 94 m² groen vanwege de doorsteek naar de Lekdijk Oost. Er komt - door de aanplant van nieuwe bomen en een bloem- en kruidenrijk grasmengsel - op het naastgelegen parkeerterrein in totaal 308 m² aan groen bij. Gelet op het voorgaande leidt de functiewijziging, op basis van een integrale afweging, naar aard en omvang niet tot een toename van de invloed op de omgeving. <u>Behouden cultuurhistorische waarden</u> In en in de directe nabijheid van het plangebied zijn geen rijks- en gemeentelijke monumenten aanwezig. Ook ligt het plangebied niet binnen een beschermd dorpsgezicht. Het plangebied is wel nabij de Prinses Irenesluizen en het Amsterdam-Rijnkanaal gelegen. Op de cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente zijn de Prinses Irenesluizen en het Amsterdam-Rijnkanaal aangeduid met een hoge cultuurhistorische waarde. Het plangebied heeft echter geen formele relatie (meer) met het sluizencomplex en de bestaande bebouwing is ook niet karakteristiek. De nieuwbouw vormt geen belemmering voor het zicht op het sluizencomplex of de werking ervan. Daarnaast is er een brede bomenstructuur die de scheiding vormt tussen het plangebied en het sluizencomplex. Daarmee gaan er als gevolg van het voorgenomen plan geen cultuurhistorische waarden verloren.
--	--	---

	<u>Behouden landschappelijke waarden</u> Het appartementengebouw wordt ingepast binnen de landschappelijk context van het sluizencomplex. Daarbij wordt ingespeeld op het verder versterken van de aanwezige bomen- en hagenstructuur. Direct ten westen van het appartementencomplex wordt een nieuw bomengrid van Lindes voorgesteld. Dit sluit landschappelijk aan bij de situatie aan de oostzijde. Hier is ook een meer gesloten grid toegepast. Daarmee wordt aangesloten bij het groter geheel, wordt het appartementencomplex door middel van extra groen ingepast en verzacht aan de westzijde en blijven de landschappelijke waarden behouden ondanks het verlies van enkele (deels uitheemse) bomen. Naast de inpassing van het appartementencomplex wordt het westelijk gelegen parkeerterrein van Rijkswaterstaat gedeeltelijk heringericht. Daarbij worden de noordelijk strook parkeerplaatsen en het kunstwerk verwijderd. Hiervoor in de plaats wordt eveneens een nieuw bomengrid van Lindes toegevoegd in aansluiting op de situatie aan de oostzijde van het sluizencomplex. Daarmee worden er meer bomen toegevoegd dan gekapt. Voor het maaiveld ter plaatse wordt voorgesteld om hier een bloem- en kruidenrijk grasmengsel toe te passen. Dit komt tevens de biodiversiteit ten goede. Het plangebied zelf wordt aan de zuid- en westzijde omgeven door een groene rand, die overgaat in het aangrenzende gazon. De terrassen op de begane grond worden fysiek gescheiden door een haag rondom het nieuwbouwcomplex. Dit vormt een groene plint rondom de nieuwbouw. In de huidige situatie is de groenstructuur rondom het pand ook vrij open. De haag zorgt tevens voor een natuurlijke erfafscheiding van maximaal 1,2 meter hoog. Gekozen is voor veldesdoorn. Deze soort is in de directe omgeving van de projectlocatie meer toegepast, onder andere parallel aan de watergang. Dit zorgt voor uniformiteit en versterkt de groenstructuur rondom het sluizencomplex. Tevens wordt een
--	--

		dergelijk haag rondom het zuidelijke parkeren toegepast om het beeld vanuit de aangrenzende woningen te verzachten. Het noordelijke deel van het parkeren wordt reeds door het bestaande groen ingepast. <u>Omliggende agrarische bedrijven</u> In de directe omgeving van het plangebied zijn geen agrarische bedrijven aanwezig die, als gevolg van het planvoornemen, in hun bedrijfsvoering worden belemmerd. Dit is in het kader van bedrijven en milieuzonering uitgebreid beschouwd in de toelichting (paragraaf 4.7). <u>Conclusie</u> De aard en omvang van voorliggende ontwikkeling leidt, op basis van een integrale afweging, niet tot een vergroting van de locatie of tot een toename van invloed op de omgeving. Verder worden bestaande cultuurhistorische en landschappelijke waarden behouden en worden omliggende agrarische bedrijven niet in hun bedrijfsvoering belemmerd.
1.2	Vanuit Landschap is de doorgaande lijn en vorm van de dijk een belangrijk element. Hier wordt ook op geadviseerd in de dijkverbeteringstrajecten van de Sterke Lekdijk. Voor dit hele traject is ook een verkeersvisie opgesteld, waaraan gemeenten zich hebben gecommitteerd. Dit is vanuit de provincie vooral belangrijk vanwege het recreatieve gebruik van de dijk. Wij willen jullie verzoeken om na te gaan of dit plan past binnen deze verkeersvisie. Daarbij breng ik ook graag de onderbouwing met betrekking tot artikel 4.1 IOV Bereikbaarheid onder de aandacht.	De beoogde appartementen worden ontsloten via de Lekdijk-Oost, niet langer via de Sluis-Noord. De ontsluiting heeft een breedte van ca 6,5 meter inclusief voetpad. Hiervoor zullen enkele bomen in de bestaande groenstrook moeten verdwijnen. Deze worden ruimschoots gecompenseerd op het naastgelegen (parkeer)terrein. Het plangebied zelf wordt aan de zuid- en westzijde omgeven door een groene rand, die overgaat in het aangrenzende gazon van Rijkswaterstaat. De terrassen op de begane grond worden fysiek gescheiden door een haag rondom het nieuwbouwcomplex. Dit vormt een groene plint rondom de nieuwbouw. In de huidige situatie is de groenstructuur rondom het pand ook vrij open. De haag zorgt tevens voor een natuurlijke erfafscheiding. Gekozen is voor Veldesdoorn. Deze soort is in de directe omgeving van de projectlocatie meer toegepast, onder andere parallel aan de watergang als onderdeel van het

		sluizencomplex. Dit zorgt voor uniformiteit en versterkt de groenstructuur rondom het sluizencomplex. Tevens wordt een dergelijke haag rondom het zuidelijke parkeren toegepast om het beeld vanuit de aangrenzende woningen te verzachten. Het noordelijke deel van het parkeren wordt reeds door het bestaande groen ingepast. Het gebruik van de Lekdijk is voor de gemeente belangrijk. De Lekdijk is van (groot) belang voor de ontsluiting naar de oostzijde van de regio (richting Leersum en Amerongen). Het accent van het gebruik van de Lekdijk, zeker binnen de gemeentegrenzen van Wijk bij Duurstede, ligt zowel op het snelverkeer (autogebruik) als het langzaam verkeer (fietsen/wandelen). Uitgangspunt van de visie is een Lekdijk dat verkeersveilig is voor alle modaliteiten. Om de problematiek van de snelheid van het snelverkeer op de Lekdijk het hoofd te bieden, zal gezocht moeten worden naar snelheidsremmende maatregelen waardoor de Lekdijk aantrekkelijk en veilig blijft voor fietsers en wandelaars. Deze snelheidsremmende maatregelen zeggen niets over het gebruik van de weg, wel iets over de weginrichting. Uitgangspunt over het gebruik van de weg blijft hetzelfde, namelijk dat zowel langzaam- als snelverkeer gebruik moeten kunnen blijven maken van de Lekdijk. Insteek van de nieuwe Lekdijk is het verhogen van de verkeersveiligheid en het ontwikkelen van een recreatieve as. Dit staat het gebruik van autoverkeer op de Lekdijk, en ontsluiting van het bestemmingsplan Sluis Noord in het bijzonder, niet in de weg.
1.3	In dit beoogde plan wordt het terrein bij de weg op de dijk sterk stenig, door de hier gesitueerde, benodigde parkeerplaatsen. Door het ontbreken van de bijlage met de landschappelijke inpassing kan dit nu alleen worden geïnterpreteerd op basis van de situatietekening op blz. 10. Het valt op dat de woonbestemming ver naar achteren	Het plangebied en de in het bestemmingsplan toegekende bestemming 'Wonen' beperkt zich tot het kadastrale perceel 3141. De landschappelijke inpassing is opgenomen als bijlage 2 bij de regels. De zone tussen het bestaande gebouw en de Lekdijk Oost heeft een zeer laag kwaliteitsbeeld en heeft het geen landschappelijke waarde. De

	doorloopt, tot ook in de bestaande beplanting (en dijkprofiel?). Voor een aantrekkelijke beleving van het gebied zou het beter zijn om de groene rand te behouden. Landschappelijk gezien heeft hele terrein een geborgd groen kader nodig. Naast landschappelijke inpassing vraag ik hierbij ook aandacht voor de omgang met houtopstanden in het landelijk gebied, waarvoor provincie bevoegd gezag is.	kwaliteit van het gebied tussen het gebouw en de Lekdijk Oost neemt toe als gevolg van het plan. De landschappelijke waarden worden enigszins aangetast door de voorgestelde ontsluiting, maar dat wordt gecompenseerd (zie beantwoording onder 1.1). Voor wat betreft de houtopstanden is in de toelichting een verantwoording opgenomen (zie paragraaf 4.6 van de toelichting).
--	--	---

2	Rijkswaterstaat	
2.1	Het plangebied is gelegen vlak naast de Prinses Irenesluis. Ten aanzien van de locatie van het plangebied is Rijkswaterstaat zich ervan bewust dat het plangebied is gelegen buiten diverse grenzen die vanuit Rijkswaterstaat worden gehanteerd. Zo is het plangebied buiten de grenzen gelegen van: het waterstaatkundig beheer, het beheer van de waterkering en de vrijwaringszone langs vaarwegen (zoals benoemd in het Barro). De locatie van de beoogde ontwikkeling, zo dicht op het sluizencomplex, wordt niet wenselijk geacht. Belangrijkste reden hiervoor is dat vanuit het regulier gebruik en het bijbehorende onderhoud van de sluis overlast kan worden ervaren door de toekomstige bewoners. Denk hierbij aan geluiden (24 uur per dag, dus ook in de nachtelijke uren) van het schutten van schepen, sluisdeuren die op en neer gaan, afmerende schepen (botsen tegen kolkwand, motoren die geluid/trillingen geven), waarschuwingssignalen voor het nivelleren van water (waarvan in het plan wordt geconstateerd dat de bijbehorende geluidniveaus eigenlijk niet overeenstemmen met wat hier als maximale waarde bij woningbouw gewenst is). Maar ook aan overlast bij (toekomstig) onderhoud van de sluis. Regulier onderhoud vindt doorlopend plaats en wordt zoveel mogelijk gepland in de rustige uren, dus 's-nachts en in het weekend. Daarnaast zijn er de komende jaren diverse grotere vervangingen geprogrammeerd en verwachten we rond 2027 een grootschalige renovatie uit te gaan voeren. Bovenstaande is in een eerder stadium ook reeds gemeld aan zowel gemeente als	Het plangebied ligt inderdaad buiten de grenzen van het waterstaatkundig beheer, het beheer van de waterkering en de vrijwaringszone langs vaarwegen (zoals benoemd in het Barro). Gemeente en ontwikkelaar zijn zich ervan bewust dat er als gevolg van het sluizencomplex een bepaalde geluidbelasting op de beoogde woningen optreedt. De representatieve (bedrijfs)situatie van het sluizencomplex is daarom met een akoestisch onderzoek industrielawaai onderzocht. Hierbij is onder andere gebruik gemaakt van metingen op locatie en is de situatie ter plaatse met een medewerker van Rijkswaterstaat opgenomen. Rijkswaterstaat is een aantal keer in de gelegenheid gebracht om te reageren op dit akoestisch onderzoek, waarna het onderzoek ook is bijgesteld. Het onderzoek richt zich op de representatieve (bedrijfs)situatie en niet op incidentele situaties als het proefdraaien van noodaggregaten en onderhoudswerkzaamheden. Dit is in overeenstemming met de Handleiding meten en rekenen industrielawaai. De activiteiten die onderdeel zijn van de representatieve (bedrijfs)situatie betreffen de scheepvaartbewegingen, het openen en sluiten van de sluisdeuren, het schutten en het alarm. Grootschalige onderhoudswerkzaamheden of andere incidentele situaties die maximaal 12 keer per jaar voorkomen behoren niet tot de representatieve (bedrijfs)situatie van het sluizencomplex en zijn daarom niet onderzocht met het uitgevoerde onderzoek. Op basis van de resultaten van het onderzoek concluderen we dat er, met de maatregelen die voor de woningen worden getroffen, sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Zo worden er geen ventilatieroosters in de gevels gerealiseerd, maar wordt er gebruik gemaakt van mechanische ventilatie. Ook worden de

	ontwikkelaar. Tevens is daarbij een niet limitatieve lijst van dergelijke werkzaamheden (o.a. informatie over beheer en onderhoud, groenonderhoud, schadereparatie, storingen, oefeningen, renovatie etc.) beschikbaar gesteld. Ter informatie voeg ik deze lijst nogmaals bij deze vooroverlegreactie. In een bijlage bij het bestemmingsplan (geluidrapport industrielawaai, paragraaf 1.2) wordt overigens wel verwezen naar een aantal van dergelijke werkzaamheden. Hiervan zijn echter geen metingen bekend vanwege het variabele karakter ervan. Desondanks blijven deze omstandigheden waarbij forse (geluid)hinder kan ontstaan onvermeld in het plan. Daarmee ontbreekt m.i. een volledige beoordeling of in het bouwplan (de appartementen) en bij de appartementen gebonden en gezamenlijke buitenruimten, afdoende hinder kan worden voorkomen.	slaapkamers aan de ten opzichte van het sluizencomplex geluidluwe noordzijde van het gebouw gepositioneerd, waar het sluizencomplex aan de zuidzijde van het gebouw is gelegen. Tot slot is in de toelichting, op basis van de vooroverlegreactie, opgenomen dat er sprake kan zijn van grootschalige onderhoudswerkzaamheden en andere incidentele situaties bij het sluizencomplex die geluidsoverlast kunnen veroorzaken. Bij de gemeente zijn, voor wat betreft de bestaande woningen aan de Sluis-Noord, geen klachten over geluidshinder van het sluizencomplex bekend.
2.2	Mocht het ondanks bovenstaande toch de keuze van de gemeente zijn deze ontwikkeling door te zetten op deze locatie, dan verzoek ik u expliciet melding te maken in het bestemmingsplan van de hierboven beschreven situatie en dit ook actief te (laten) communiceren richting toekomstige bewoners. Dit om te voorkomen dat bewoners zich bij hun keuze voor deze woningen niet bewust zijn van de lokale situatie.	De ontwikkelaar zal de toekomstige bewoners informeren over incidentele situaties die tijdelijk tot een hogere geluidbelasting kunnen leiden en andere aandachtspunten in relatie tot het sluizencomplex.
2.3	Verder wil ik u vragen in het bestemmingsplan nader in te gaan op de ontsluitingsweg richting de 31 appartementen. Deze wordt nu voorzien via Sluis Noord. Ik wil u er op wijzen dat dit een "eigen weg" is van en in beheer bij Rijkswaterstaat. Bovendien is deze weg niet ingericht (en gaat ook niet ingericht worden) voor de extra verkeersbewegingen die t.g.v. deze ontwikkeling gaan ontstaan. Extra verkeersbewegingen op de huidige ontsluitingsweg zijn niet wenselijk met het oog op de bereikbaarheid van het sluizencomplex en	De ontsluiting is in het nieuwe ontwerp, zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, voorzien via de Lekdijk-Oost (via de parkeerplaats naar de hoofdweg achter de appartementen). Voor de realisatie van deze ontsluiting worden afspraken gemaakt tussen Rijkswaterstaat en de ontwikkelaar.

	de bereikbaarheid van hulpdiensten bij ongevallen in de sluis. In eerdere gesprekken en in reactie op eerdere ontwerpen is al aangegeven dat een ontsluiting via de parkeerplaats naar de hoofdweg achter de appartementen, de voorkeur heeft. Mocht het ondanks bovenstaande toch de keuze van de gemeente zijn om de ontsluiting via Sluis Noord te laten lopen, dan dienen er nadere afspraken met Rijkswaterstaat gemaakt te worden over inrichting, beheer en onderhoud van deze weg.	
2.4	In de Regels (6.2 Ondergronds bouwen) wordt aangegeven dat ondergronds bouwen mogelijk is tot drie meter diepte. Ondanks dat het plangebied net buiten de beschermingszone van de waterkering (Prinses Irenesluis) ligt, wil ik u (gezien de nabijheid) toch verzoeken aandacht te besteden aan eventuele geotechnische effecten op de waterkering.	Deze regel is niet meer opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, omdat er niet ondergronds gebouwd zal worden.
2.5	In de regels ontbreekt aandacht voor geluidmaatregelen, zoals onder meer geluidluwe gevels, ventilatie etc.	In artikel 4.4.3 van de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om, ten tijde van de aanvraag van de bouwvergunning, te waarborgen dat de geluidwering van de oost, zuid en west gevel minimaal 21 dB(A) bedraagt voor het geluid vanwege de sluis en de geluidwering van de noord gevel minimaal 22 dB(A) bedraagt vanwege wegverkeerslawaaï. Daarnaast is aan 4.4.3 toegevoegd dat ten minste één slaapvertrek aan de geluidluwe zijde (noordgevel) gerealiseerd moet worden.
2.6	In de toelichting (4.4 Luchtkwaliteit) ontbreekt aandacht voor emissies van scheepvaart.	In de GCN-kaarten (achtergrondconcentratie) zijn de scheepvaartemissies verwerkt die in Nederland plaatsvinden. In de achtergrondconcentraties die zijn opgenomen in NSL monitoringstool en de Atlas leefomgeving, waarnaar in de toelichting van het bestemmingsplan wordt verwezen, is dus rekening gehouden met emissies uit de scheepvaart.
2.7	In de toelichting (4.8 Externe veiligheid) wordt bij de behandeling van mogelijke scenario's	De ontsluiting is in het nieuwe ontwerp voorzien via de Lekdijk Oost. Bovendien is er in dit ontwerp

	aangegeven dat het plangebied in het geval van calamiteiten goed bereikbaar moet zijn voor de hulpverleningsdiensten via twee van elkaar onafhankelijke aanvalswegen, wat momenteel en in het voorliggende plan niet het geval is. De behandeling van de scenario's is bovendien niet toegesneden op de feitelijke situatie van schepen met gevaarlijke stoffen in de sluiskolken. Rijkswaterstaat heeft op een later moment aanvullend geadviseerd om gezamenlijk (gemeente, Veiligheidsregio, brandweer, Rijkswaterstaat) te beschouwen hoe men te werk gaat als er daadwerkelijk iets gebeurt in de sluis.	een vluchtpad naar de Sluis Noord voorzien, waardoor de hulpverleningsdiensten via twee van elkaar onafhankelijke aanvalswegen het plangebied kunnen bereiken. De VRU is tevens, net als Rijkswaterstaat, in de gelegenheid gebracht om een vooroverlegreactie uit te brengen.
2.8	In het plan mis ik maatregelen ter voorkoming van hinder voor de scheepvaart (denk bijv. aan radarhinder door bebouwing, lichthinder door straatverlichting).	Het plangebied ligt buiten de grenzen van het waterstaatkundig beheer, het beheer van de waterkering en de vrijwaringszone langs vaarwegen. De bouwhoogte en oppervlakte van het gebouw is niet van een dusdanige omvang dat hinder voor de scheepvaart aan de orde is. Daarnaast is de situatie ter plaatse overzichtelijk en bevindt de locatie zich niet nabij een bocht in de waterweg. Reguliere straatverlichting bij een kleinschalig appartementengebouw kan in verhouding tot de omvang van het sluizencomplex niet tot lichthinder leiden.
2	Rijkswaterstaat, <u>aanvulling d.d. 07-09-2023</u>	
2.9	In paragraaf 3.3.1 wordt benoemd dat de gemeente voor geluid bij nieuwe uitbreidingen en initiatieven hogere ambities stelt dan wettelijk noodzakelijk. Wat ons betreft zou het goed zijn duidelijk aan te geven hoe hier invulling aan gegeven wordt bij onderhavig plan m.b.t. geluid van het sluizencomplex.	Ons uitgangspunt is dat er voldaan aan de wettelijke eisen ten aanzien van geluid. Hogere ambities worden gesteld als dat realistisch en doelmatig is. In het kader van het bestemmingplan is een afweging gemaakt. In het onderhavige geval worden maatregelen genomen. Die bestaan uit een minimale geluidwering van 21 dB(A) voor het geluid vanwege de sluis voor de oost, zuid en west gevel en 22 dB(A) vanwege wegverkeerslawaaï voor de noord gevel, het voornemen om gebalanceerde ventilatie toe te passen en om de

		slaapkamers aan de ten opzichte van het sluizencomplex geluidluwe noordzijde van het gebouw te positioneren.
2.10	In de toelichting (paragraaf 4.3) wordt aangegeven dat <i>“in dit onderzoek (gedoeld wordt hier op bijlage 3) zijn de activiteiten van het sluizencomplex die onderdeel zijn van de representatieve (bedrijfs)situatie gemodelleerd en is de geluidsbelasting op de omgeving berekend”</i>. Wat ons betreft gaat het hier niet om een als inrichting te beschouwen geluidssituatie; beter is dus niet te spreken over een al dan niet representatieve bedrijfssituatie.	Voor de ruimtelijke toets wordt aangesloten bij het stappenplan uit de VNG-publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering’ (zie paragraaf 4.3 van de toelichting), wat gebruikelijk is bij de beoordeling van een goed woon- en leefklimaat in relatie tot milieubelastende activiteiten bij een (nieuwe) gevoelige bestemming. In het kader van beoordeling die is gemaakt in de toelichting van het bestemmingsplan wordt het sluizencomplex niet als een inrichting beschouwd. De passage in paragraaf 4.3 van de toelichting waarnaar verwezen wordt is aangepast.
2.11	Tevens wordt in dezelfde paragraaf (4.3) aangegeven dat naast de bedrijfssituatie bij het sluizencomplex ook incidentele activiteiten voorkomen. Aangegeven wordt dat deze o.a bestaan uit grootschalige onderhoudswerkzaamheden die maximaal 12 keer per jaar, of in sommige gevallen meer, voorkomen. Op zich is hier mee benoemd dat dit vaker dan 12 keer per jaar kan voorkomen, maar door te zeggen “in sommige gevallen” wordt e.e.a. wel wat afgezwakt.	In de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening wordt een onderscheid gemaakt tussen de representatieve bedrijfssituatie en regelmatige en incidentele afwijkingen van de representatieve bedrijfssituatie. Ondanks dat het sluizencomplex niet als inrichting is beschouwd, is bij de beoordeling van het geluid wel aangesloten bij de betreffende handreiking. Bij de representatieve (bedrijfs)situatie gaat het om de geluidemissie die een inrichting onder normale omstandigheden veroorzaakt. Afwijkingen van de representatieve (bedrijfs)situatie die vaker dan 12 keer per jaar voorkomen zijn regelmatige afwijkingen en afwijkingen die minder vaak dan 12 keer per jaar voorkomen zijn incidentele afwijkingen. De onderhoudswerkzaamheden kunnen zowel onder regelmatige als incidentele afwijkingen vallen. De werkzaamheden zijn daarom niet meegenomen in de berekening van de representatieve situatie van de sluis.
2.12	Het is ons nog niet duidelijk <i>hoe</i> toekomstige bewoners worden geïnformeerd, zie ook vooroverlegreactie 2.2.	Hoe de toekomstige bewoners exact geïnformeerd worden is inderdaad nog niet bekend. Voorbeelden waaraan gedacht wordt voor de wijze van informeren zijn het opnemen van informatie in

		de huur- en/of verkoopbrochure en in de huur- en/of koopovereenkomst. Onderdeel van de informatievoorziening zal in ieder geval zijn dat bewoners, ondanks dat rekenkundig is bepaald wat de geluidbelasting kan zijn en dat maatregelen getroffen worden, hinder kunnen ervaren van de waarschuwingssignalen van die zich meermaals per dag zullen voordoen. De gemeente en de ontwikkelaar zullen afspraken maken over de informatievoorziening aan toekomstige bewoners.
2.13	In het overleg over onze vooroverlegreactie was afgesproken dat de gemeente zou kijken of de te nemen maatregelen om te komen tot een acceptabel akoestisch klimaat kunnen worden benoemd. In paragraaf 4.3 wordt een aantal maatregelen genoemd. In de planregels (artikel 4.3.3) wordt als verplichting een geluidluwe gevel (21 dB) opgenomen. In de reactie op onze vooroverlegreactie geeft de gemeente ook aan dat mechanische ventilatie niet als aparte verplichting wordt genoemd, omdat dit al is opgenomen in het Bouwbesluit als verplichting. Ten aanzien van realiseren van slaapvertrekken aan de achterzijde van het pand is niets voorwaardelijk vastgelegd in de planregels (staat alleen in de toelichting), verzoek blijft dit voor zover mogelijk toch te doen.	Aan artikel 4.4.3 van de regels is toegevoegd dat ten minste één slaapvertrek aan de geluidluwe zijde (noordgevel) gerealiseerd moet worden.
2.14	Overigens is de gevelwering van ten minste 21 dB dan rekenkundig voldoende om overeenkomstig het Activiteitenbesluit te voldoen aan maximale geluidniveaus binnen overdag, in de avond en nacht van niet hoger dan respectievelijk 55, 50 en 45 dB(A), uitgaande van de hoogste piekniveaus van 66 dB(A) (alarm). Hierbij moet opgemerkt worden dat dit een rekenkundige beschouwing is van het onlosmakelijke onderdeel van de sluiswerking, namelijk de waarschuwingssignalen die zich meermaals zullen voordoen. Een beschrijving van deze situatie hoort mijns inziens bij het informeren	We verwijzen naar de beantwoording onder 2.12.

	van toekomstige bewoners zoals bedoeld bij 2.12.	
2.15	In bijlage 2 (geluidbelasting wegverkeer op woningen Sluis Noord 14) is gekeken naar wat het geluid van het bestaande wegverkeer doet op de nieuwbouw. Wat ons betreft verdient het de aanbeveling ook het effect te beschouwen dat bij nieuwbouw ontstaat op de bestaande woonomgeving.	De beoogde woningen worden ontsloten via de noordzijde, via een inrit die aansluit op de Lekdijk Oost. De inrit is geen weg als bedoeld in de Wet geluidhinder en dit is in dat kader niet onderzoeksplichtig. Voor de beoordeling van mogelijke geluidhinder vanwege het parkeerterrein wordt verwezen naar paragraaf 4.7 van de toelichting. Een toename aan verkeer op bestaande wegen, zoals de Lekdijk Oost, leidt niet automatisch tot een hogere geluidbelasting op de gevels van bestaande woningen. De Wet geluidhinder geeft hier enig kader aan, waarbij een toename van 1,5 dB acceptabel wordt geacht. Een dergelijke toename treedt pas op als de verkeersintensiteit op een weg met meer dan 40% toeneemt. Bij het voorliggende project is er geen sprake van een dergelijke toename. De woningen worden niet via de Sluis Noord ontsloten, waarmee er geen sprake is van een toename op deze weg als gevolg van het plan.
2.16	In het concept ontwerpbestemmingsplan lijkt uitgegaan te worden van een onjuiste conclusie, die wordt getrokken op basis van bijlage 8 (Quicksan Sluis Noord Wijk bij Duurstede). In het bestemmingsplan (paragraaf 4.6) wordt namelijk vermeld <i>“dat op de planlocatie geen houtopstanden aanwezig zijn waarvoor bij de kap een meldingsplicht geldt in het kader van de Wet natuurbescherming”</i>. In bijlage 8 wordt gesteld dat <i>“op de planlocatie geen bomen worden gekapt zoals bedoeld in het onderdeel houtopstanden van de Wet Natuurbescherming. Overtreding op dit onderdeel Wet natuurbescherming is niet aan de orde op basis van punt 6 van de uitzonderingen”</i>.	De betreffende passage in paragraaf 4.6 van de toelichting en de betreffende bijlage (bijlage 8) bij de toelichting zijn aangepast voor wat betreft houtopstanden.

De uitzondering waarin in deze laatste zin gesproken wordt betreft de Wet natuurbescherming art. 4.1 lid f: <i>“Het bepaalde bij en krachtens deze paragraaf, met uitzondering van artikel 4.6, heeft geen betrekking op: ... f. uit populieren of wilgen bestaande: 1°. wegbeplantingen; 2°. beplantingen langs waterwegen, en 3°. eenrijige beplantingen langs landbouwgronden”.</i> In het bestemmingsplan lijkt men uit te gaan van een houtopstand die beschreven kan worden als een wegbeplanting bestaande uit populieren of wilgen. Echter, de houtopstand ter plaatse bestaat uit een gemengde samenstelling van es, veldesdoorn, abeel. Voor deze houtopstand is de besproken uitzondering dus niet van toepassing. In bijlage 4 bij de toelichting (Quickscan Wnb Sluis Noord 14 te Wijk bij Duurstede) wordt uitgegaan van het vellen van 4 bomen en daarmee lijkt dus niet het juiste uitgangspunt genomen te worden in de toetsing van de Wet natuurbescherming. Conform de Wet natuurbescherming Artikel 1.1. lid 1 dient houtopstand gelezen te worden als: <i>“zelfstandige eenheid van bomen, boomvormers, struiken, hakhout of griend, die: a. een oppervlakte grond beslaat van tien are of meer, of b. bestaat uit een rijbeplanting die meer dan twintig bomen omvat, gerekend over het totaal aantal rijen;”.</i> De houtopstand waar hier bomen uit geveld worden meet ongeveer 22 are. De houtopstand waaruit geveld wordt, voldoet aan de definitie houtopstand zoals deze in Wet natuurbescherming Artikel 1.1 lid 1 wordt beschreven. De houtopstand is derhalve een ‘houtopstand’ en voldoet niet aan de uitzonderingen zoals genoemd in Wet natuurbescherming art. 4.1. De	
--	--

	houtopstand is derhalve beschermd onder Hoofdstuk 4 van de Wet natuurbescherming. Hiervoor geldt een verbodsbepaling wanneer velwerkzaamheden worden uitgevoerd zoals voorgesteld in het concept ontwerp bestemmingsplan. Er lijkt dus een onjuist uitgangspunt gehanteerd te worden in het bestemmingsplan.	
2.17	Er dient zorgvuldig omgegaan te worden met de aanwezigheid van mogelijke invasieve exoten om zo een toekomstige verhoogde beheerinspanning op RWS terrein te voorkomen.	Er zal bij herinrichting van het terrein zorgvuldig omgegaan worden met invasieve exoten. Die zullen zoveel mogelijk verwijderd worden. In het landschappelijk inpassingsplan (zie bijlage 2 bij de regels) is opgenomen dat nieuwe beplanting streekeigen moet zijn.
2.18	Wellicht ten overvloede (en meer als “meedenk” opmerkingen) wil ik jullie er op wijzen dat regels rondom stikstofdepositie de laatste tijd zijn gewijzigd. De in het bestemmingsplan weergegeven redenering rondom N2000 / stikstofdepositie is ondertussen verouderd. Bovendien heeft het onderzoek naar beschermde flora en fauna (bijlage 4 is uit 2020) een beperkte houdbaarheid. Op de Irenesluis broedt sinds 2022 een slechtvalk. Deze soort wordt niet genoemd in het FF-onderzoek. Daarnaast wordt wat eenvoudig gedacht over starten van werkzaamheden in broedseizoen.	Met de nieuwe stikstofberekening zijn tevens de effecten van de aanlegfase (inclusief sloop) op Natura 2000-gebieden bepaald. De nieuwe stikstofberekening is uitgevoerd met AERIUS Calculator versie 2023.1. Na het locatiebezoek uit 2020 heeft er in 2023 een nieuwe beoordeling door een ecooloog plaatsgevonden (zie bijlage 9). De onderzoeksresultaten worden dan ook als actueel en representatief beschouwd. Er zijn waarnemingen van de slechtvalk met de status ‘waarschijnlijk broedend’ bekend. Deze waarnemingen dateren uit 2021-2023. De slechtvalk is een soort die de laatste jaren steeds meer voorkomt (gunstige staat van instandhouding). Daarbij broedt de soort vaak erg hoog, kan goed in stedelijke omgeving broeden en er wordt geen leefgebied weggenomen. Verder geldt het advies om werkzaamheden die trillingen en geluidsoverlast veroorzaken buiten het broedseizoen van de slechtvalk uit te voeren (grotendeels februari t/m juni). Om die redenen worden er geen negatieve effecten voor de slechtvalk verwacht.

2.19	Op de verbeelding komt de nieuwe ontsluitingsroute niet terug. Wat ons betreft zou het goed zijn dit wel op te nemen op de verbeelding, aangezien dit onlosmakelijk onderdeel is van het plan.	De gronden waar de nieuwe ontsluitingsroute is voorzien hebben in het geldende bestemmingsplan reeds de bestemming 'Verkeer', net als grote deel van de aangrenzende gronden. Binnen deze bestemming is de ontsluitingsroute al mogelijk. Het heeft geen toegevoegde waarde om de betreffende gronden aan het plangebied van het bestemmingsplan toe te voegen.
2.20	De parkeerplaats naast de sluis is volgens de verbeelding ook onderdeel van het plangebied geworden. Hier wordt alleen geen bestemming op gelegd. Wat is hiervan de reden?	Met artikel 9.2 is geregeld dat het bestemmingsplan 'Buitengebied 2015' van toepassing blijft op de parkeerplaats. In dit bestemmingsplan hebben de gronden de bestemming 'Verkeer'.
2.21	Het is inderdaad zo dat de scheepvaartemissies in de GCN-kaarten zijn verwerkt. Dit is echter op grote schaal en de situatie nabij de sluiskolken vraagt om een nadere beschouwing.	Uit de landelijke monitoring blijken geen overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden ter hoogte van Sluis Noord 14. Als er sprake geweest zou zijn van een overschrijding, dan was dit in het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) opgenomen. Overschrijdingen zijn namelijk niet toegestaan op basis van Europese regelgeving. Omdat er wel overschrijdingen in Nederland waren, is het NSL opgesteld, zodat in de toekomst overal aan de wettelijke grenswaarde wordt voldaan. Binnen de gemeente Wijk bij Duurstede zijn geen overschrijdingen van de huidige wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit bekend. Het uitvoeren van een luchtkwaliteitsonderzoek is verplicht als ter plaatse van de ontwikkeling niet aan de wettelijke grenswaarden kan worden voldaan of als het plan in -betekende- mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan (paragraaf 4.4) worden beide onderdelen beschouwd. Daarnaast wordt in het bestemmingsplan inzicht gegeven in de luchtkwaliteit. Daarbij wordt geconcludeerd dat de wettelijke grenswaarden niet worden overschreden.

2.22	In bijlage 6 bij de toelichting (Rapport EV, p. 12) wordt aangegeven dat “op basis van de vervoersgegevens blijkt dat over de betreffende vaarroute brandbare en toxische stoffen worden vervoerd. De toxische stoffen bepalen de begrenzing van het invloedsgebied. Uit tabel 2 volgt dat de grens van het invloedsgebied, als gevolg van het transport van GF3, maximaal 90 meter bedraagt.” Onduidelijk is welke van de genoemde stofcategorieën als toxisch is aan te merken. Verzoek dit nader te verduidelijken.	De stofcategorieën LF1, LF2 en GF3 zijn alle brandbare stoffen en geen toxische stoffen. De passage in bijlage 6 is dan ook niet juist. In de risicoberekening is echter wel van de juiste uitgangspunten uitgegaan.
2.23	In het overleg wat we hadden naar aanleiding van de vooroverlegreactie kwam aan de orde dat er op dit moment nog geen gegevens over ontgraving/boorpalen beschikbaar zijn. Afgesproken is toen dat als deze beschikbaar zijn deze zouden worden gedeeld met Rijkswaterstaat. Afgesproken werd tevens dat de gemeente dit ook zou opnemen in het bestemmingsplan/actienota. Ik zie dit niet terug in de nu voorliggende documenten.	Er worden inderdaad boorpalen toegepast. Er zijn nog geen gegevens bekend over de boorpalen. Als die wel bekend zijn, zullen die gedeeld worden met Rijkswaterstaat.
2.25	Tot slot willen wij nog benadrukken dat het uitgangspunt blijft dat Rijkswaterstaat de bedrijfsvoering van de sluis en alles wat nodig is om deze bedrijfsvoering voort te zetten (denk ook aan onderhoud) niet zal aanpassen naar aanleiding van deze ontwikkeling. Het zou fijn zijn als ook in toelichting van het bestemmingsplan kan worden benoemd dat dit het uitgangspunt is.	Het standpunt van Rijkswaterstaat is duidelijk en komt overeen met eerdere reacties. In paragraaf 4.3 van de toelichting is vermeld dat er geen wettelijk kader (Wgh, Wet milieubeheer en Activiteitenbesluit milieubeheer) van toepassing is op de situatie van het sluizencomplex. Op basis hiervan en overige onderzoeksresultaten is er geen reden om aan te nemen dat het sluizencomplex belemmerd wordt in de mogelijkheden.

3	Veiligheidsregio Utrecht	
3.1	In de beschouwing van de risico's wordt enkel ingegaan op het vervoer van gevaarlijke stoffen door het Amsterdam Rijnkanaal. Er wordt niet ingegaan op de risico's van het nabijgelegen bedrijf Veip B.V. alsmede het transport van gevaarlijke stoffen van en naar dat bedrijf over de aangewezen route N229. Ik adviseer deze risico's te beschouwen dan wel te motiveren waarom dit niet noodzakelijk wordt geacht.	De paragraaf over het aspect externe veiligheid (en de verantwoording van het groepsrisico) is aangevuld met de risico's van Veip B.V. als risicovolle inrichting en de N229 als transportroute voor gevaarlijke stoffen.
3.2	In het voorstel groepsrisicoverantwoording in bijlage 7 bij de toelichting wordt enkele keren gesproken van 'tankwag en/of -container'. Dit lijkt een typfout te zijn daar het om binnenvaartschepen gaat. Ik adviseer u de tekst aan te passen.	De bedoelde vergissing in de verantwoording van het groepsrisico is hersteld.
3.3	In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt aangegeven dat de gemeente vooral woningen wil ontwikkelen voor starters en ouderen. Het is echter niet duidelijk voor welke doelgroep het voorliggende plan wordt gerealiseerd. Ik adviseer u dit specifiek te maken en om, indien het voornamelijk om ouderen gaat, uit te werken of zij geacht worden in geval van een calamiteit te schuilen of te vluchten en/of daar aanvullende voorzieningen voor nodig zijn.	Ouderen behoren niet specifiek tot de doelgroep. Er is geen sprake van kwetsbare objecten. Aanvullende voorzieningen vanwege de doelgroep worden daarom niet nodig geacht.
3.4	Om veilig te kunnen vluchten is een vluchtpad achter het appartementencomplex richting de Lekdijk Oost noodzakelijk. Een dergelijk vluchtpad lijkt wel meegenomen te zijn in het ontwerp, maar wordt niet specifiek genoemd in de groepsrisicoverantwoording. Ik adviseer u deze maatregel toe te voegen en merk op dat het vluchtpad dient te voldoen aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012 voor veilig vluchten.	De ontsluiting is in het nieuwe ontwerp voorzien via de Lekdijk-Oost. Bovendien is er in dit ontwerp een vluchtpad naar de Sluis-Noord voorzien. Het vluchtpad zal voldoen aan de eisen uit het Bouwbesluit voor veilig vluchten.
3.5	De bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid in het plangebied beoordelen wij graag als onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning bouwen.	We hebben kennis genomen van deze reactie en nemen dit mee ten tijde van de behandeling van de omgevingsvergunning.

3.6	Tot slot adviseer ik u alle adviezen en voorstellen die door de firma Kragten worden gedaan in bijlage 7 bij de toelichting over te nemen / uit te voeren als onderdeel van de groepsrisicoverantwoording.	We hebben kennis genomen van deze reactie en zullen de voorstellen overnemen.
4	Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden	
4.1	In de waterparagraaf van de toelichting van het bestemmingsplan staat beschreven dat hemelwater geïnfiltreerd zal worden. In de toelichting staat niet genoemd op welke wijze hemelwater geïnfiltreerd zal worden en of hier extra voorzieningen voor worden getroffen. Gezien de locatie bijna geheel verhard wordt, zijn wij benieuwd hoe hemelwater verwerkt zal worden. Wij adviseren te controleren en te onderbouwen of er voldoende ruimte gereserveerd is voor water en verzoeken zo nodig aanvullende maatregelen te nemen.	De locatie wordt niet geheel verhard. De parkeerplaatsen worden met halfverharding uitgevoerd. Een balans van de (toe-/afname aan) verharding is een tabel in de waterparagraaf weergegeven. Verder zijn aan de randen van het plangebied groenstroken voorzien. Hiermee is het mogelijk om water in de bodem te laten infiltreren. Extra voorzieningen zijn niet voorzien. Verder is het mogelijk om het hemelwater af te laten vloeien naar de aangrenzende gronden, die gedeeltelijk niet verhard zijn. De waterparagraaf geeft alle relevante informatie weer (paragraaf 4.5).
4.2	De stresstestkaarten geven aan dat bij hevige regenval het gebied gevoelig is voor wateroverlast. Wij adviseren het bouwwerk zo te ontwerpen dat er bij hevige regenval geen wateroverlast in de woningen ontstaat.	We hebben kennis genomen van deze reactie en hebben de ontwikkelaar geïnformeerd.
4.3	Het plangebied is gelegen direct ten noorden van de Prinses Irenesluizen. Deze sluizen zijn in beheer bij Rijkswaterstaat. Wij kunnen ons voorstellen dat er vanuit hun extra beperkingen gelden voor bouwen op deze locatie. Daarom adviseren wij de ontwikkeling ook met Rijkswaterstaat af te stemmen.	Rijkswaterstaat is, net als HDSR, betrokken bij het wettelijk vooroverleg en zij hebben gebruik gemaakt van de gelegenheid om vooroverlegreacties te geven (zie hiervoor de reacties genoemd onder punt 2 van deze notitie).