

**Notitie n.a.v. inspraakreacties voorontwerp-bestemmingsplan
'Dordtse Kil IV'**

Status: Agendastuk voor B&W
Datum: 24 januari 2017

1. Inleiding

In uw vergadering van 10 november 2015 heeft u het voorontwerpbestemmingsplan 'Dordtse Kil IV', inclusief het opgestelde Milieu Effect Rapport (MER), vrijgegeven voor de inspraak. De commissie fysieke leefomgeving heeft het voorontwerpbestemmingsplan besproken op 17 november 2015 en vervolgens heeft de raad op 15 december 2015 eveneens ingestemd met het vrijgeven voor inspraak.

Vervolgens is met ingang van 9 januari 2016 gedurende zes weken de gelegenheid geboden om op het plan in te spreken.

Het plan is reeds vanaf 15 december 2015 volledig op de website van de gemeente geplaatst en de pdf-bestanden konden worden gedownload. Op 14 januari 2016 is een inloopbijeenkomst gehouden in het Postillion Hotel, Rijksstraatweg 30 te Dordrecht.

2. Inspraakreacties

Van de mogelijkheid om in te spreken op het voorontwerpbestemmingsplan is door verschillende personen/instanties gebruik gemaakt.

Ingevolge de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp) is het niet toegestaan om persoonsgegevens zonder een wettelijke verplichting of absolute noodzaak elektronisch beschikbaar te stellen. In bestemmingsplanprocedures moet hiermee rekening worden gehouden. Dit houdt in dat geen NAW-gegevens (naam, adres, woonplaats) of andere persoonsgegevens die vallen onder de Wbp elektronisch ter inzage mogen worden gelegd. In een vertrouwelijke bijlage treft u de NAW-gegevens aan van de insprekers.

3. Behandeling inspraakreacties

De reacties worden onderstaand van commentaar voorzien. De reactie (het bezwaar) wordt eerst in het kort aangehaald.

Voorafgaand aan de behandeling van de inspraakreacties wordt eerst in algemene zin ingegaan op aspecten die in verschillende reacties naar voren komen:

1. nut en noodzaak van de aanleg van het bedrijventerrein Dordtse Kil IV, alsmede de periode van uitvoering.
2. het Milieu Effect Rapport (MER)
3. planschade

Vooraf

1. Nut en noodzaak, periode van uitvoering

In het voorontwerpbestemmingsplan is de behoefte aan het bedrijventerrein Dordtse Kil IV zorgvuldig onderbouwd. Daarbij is met name de behoefte aan logistieke kavels met een omvang van minimaal 1.5 ha in beeld gebracht. Daarbij is zorgvuldig gekeken naar de beschikbaarheid van kavels van deze omvang op andere locaties in de marktregio van Dordtse Kil IV. Ook is rekening gehouden met mogelijke ruimtewinst door herstructurering van oude bedrijventerreinen of door benutting van leegstand op die terreinen.

Met het oog op de aanbieding van dit bestemmingsplan in het kader van de Crisis- en herstelwet als een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte met een uitgiftetermijn van 20 jaar, was er behoefte aan een update van de bevindingen in de rapportage "Vraag-aanbod analyse Drechtsteden in het kader van versnelde ontwikkeling Dordtse Kil IV" die Ecorys in 2014 heeft opgesteld in opdracht van de provincie Zuid-Holland met nauwe betrokkenheid van de gemeente Dordrecht.

Het geactualiseerde rapport d.d. december 2016 concludeert dat er in de planperiode voldoende behoefte is aan het bedrijventerrein Dordtse Kil IV. Het rapport is als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen.

De periode van uitvoering:

Het gebied Westelijke Dordtse Oever (gebied waarvan Dordtse Kil IV deel uit maakt) is reeds bij de inwerkingtreding van de Crisis- en herstelwet (Chw) in 2010 in bijlage II bij de wet aangewezen als ruimtelijk en infrastructureel project waarvoor gebruik kan worden gemaakt van de aangepaste procedures die de Crisis- en herstelwet mogelijk maakt.

In de afgelopen jaren is gebleken dat ontwikkeling van het bedrijventerrein Dordtse Kil IV en de aanpassing van het knooppunt A16 –N3 in samenhang met de aanleg van een parallelstructuur A16 een ingewikkelde opgave is. De ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein zal een lange doorlooptijd kennen, waardoor de nodige flexibiliteit gewenst is. Door de omvang van het bedrijventerrein Dordtse Kil IV is realisering in tien jaar niet mogelijk en beslaat de behoefte aan een bestemmingsplan dat dit bedrijventerrein mogelijk maakt daarmee automatisch eveneens een langere periode dan tien jaar. Nu is dit voor een dergelijke gebiedsontwikkeling niet uitzonderlijk en komt dit veelvuldig in den lande voor, maar blijft er de formele interpretatie van zowel de Wet als het Besluit ruimtelijke ordening. Nadere bestudering en overleg met het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft ons gebracht bij de Chw en de mogelijkheid om tweemaal per jaar (1 maart en 1 oktober) in aanmerking te komen voor opname in een op de Chw gebaseerde Algemene Maatregel van Bestuur om daarmee met het betreffende plan, in casu het bestemmingsplan Dordtse Kil IV, vooruit te kunnen lopen op de nieuwe Omgevingswet. In die nieuwe Wet is niet alleen de termijn van tien jaar geschrapt, maar kunnen ook elementen aan het bestemmingsplan worden toegevoegd, die op grond van de Wet ruimtelijke ordening via afzonderlijke besluitvorming nodig zijn, dan wel niet kunnen omdat ze niet behoren tot een het criterium 'goede ruimtelijke ordening'. De nieuwe Omgevingswet hanteert het criterium 'veilige en gezonde fysieke leefomgeving' en maakt daardoor meer mogelijk in het Omgevingsplan.

Het opstellen van een zogenaamd 'bestemmingsplan met verbrede reikwijdte' voor het gebied Dordtse Kil IV biedt voor Dordrecht niet alleen de mogelijkheid het opgestelde bestemmingsplan en de daarvoor verrichte onderzoeken intact te laten, maar ook de mogelijkheid om als experiment enkele onderdelen toe te voegen. Het gaat daarbij over onderdelen die betrekking hebben op milieu, duurzaamheid en veiligheid, die zijn vertaald in voorschriften omtrent geluidemissie van bedrijven, externe veiligheid, borging van de Breeam certificering en waterveiligheid/klimaatadaptatie. Kortheidshalve wordt verwezen naar het Chw bestemmingsplan 'Dordtse Kil IV', waar de betreffende onderdelen zijn uitgewerkt. Op basis van voornoemde argumenten is besloten de Minister van Infrastructuur en Milieu te verzoeken het bestemmingsplan Dordtse Kil IV op te nemen in de per 1 oktober 2016 op te stellen 15e tranche van de Chw. De ministerraad heeft 23 december 2016 besloten tot opname van het bestemmingsplan Dordtse Kil IV in de 15e tranche van de Crisis- en herstelwet. De procedure via de Tweede Kamer en de Raad van State is in werking gezet en volgens de huidige planning van het ministerie kan de 15e tranche halverwege 2017 in werking treden.

Mede naar aanleiding van de ontvangen inspraak- en overlegreacties wordt voorgesteld in het bestemmingsplan de volgende aanpassing uit te voeren:

- Opnemen van een bovengrens van 5 ha, met een afwijkingmogelijkheid voor:
 - Vestiging van het bedrijf past in de verkavelingsopzet / ruimtelijke structuur van Dordtse Kil IV
 - het bedrijf levert een belangrijke bijdrage aan versterking van het logistieke of maritieme cluster van de Westelijke Dordtse Oever / Dordtse Kil IV
- In samenhang hiermee de wegenstructuur c.a. op te nemen.

2. Milieu Effect Rapport (MER)

Voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Dordtse Kil IV is in samenhang met de verbetering van het knooppunt A16-N3 en de aanleg van de parallelstructuur een MER opgesteld. Dit is gedaan om de verschillende (milieu)aspecten in een vroegtijdig stadium een volwaardige rol in het proces te laten vervullen.

In beide voorontwerpbestemmingsplannen zijn vervolgens de onderzoeksgegevens gebruikt en zijn verschillende elementen uit het MER verwerkt.

Wettelijk is er de verplichting een advies aan de commissie milieueffect rapportage (in vervolg de Commissie) te vragen over het ontwerp van het MER, dat gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter visie gaat.

Vanwege het belang dat de gemeente hecht aan dit proces is reeds in de fase van het voorontwerpbestemmingsplan een zogenaamd vrijwillig advies (tussentijds advies) gevraagd aan de Commissie.

In dit tussentijds advies d.d. 9 maart 2016 gaat de Commissie in op onderwerpen die naar haar mening aanpassing behoeven zodat het definitieve MER de essentiële informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen bij de besluitvorming. Daarnaast gaat de Commissie in op punten waarvan zij van mening is dat deze verder kunnen worden geoptimaliseerd in het definitieve MER.

De Commissie heeft het concept-MER beoordeeld en concludeert dat het MER goed leesbaar is en wordt ondersteund door helder kaartmateriaal. De inhoud is over het algemeen duidelijk en begrijpelijk uitgewerkt en de voor het MER relevante onderwerpen worden behandeld. Het concept-MER is daarmee een goede stap richting een definitief MER. De uitwerking van het thema duurzaamheid verdient een compliment. Dit onderwerp is serieus uitgewerkt met de juiste focus op ruimtegebruik en energie. Het wordt concreet ingevuld en dit komt ook op andere plaatsen in het MER herkenbaar terug. Over de aanbevelingen die de Commissie doet wordt opgemerkt dat deze in het ontwerp-MER zullen worden verwerkt. De aanbevelingen die zijn gedaan over de leefomgeving en de wijze waarop daar mee wordt omgegaan zijn besproken met het bestuur van de VBLTT (vertegenwoordiging bewoners).

3. Planschade

In reacties wordt gesproken over het vergoeden van schade (waardevermindering van woningen) die wordt geleden als gevolg van het voorgenomen plan. Ook wordt gesproken over het ontbreken van een rapport over onteigenen.

Onteigenen is aan de orde op het moment dat de overheid gronden en panden wil verwerven en daarover met de eigenaar geen overeenstemming kan worden bereikt. Deze situatie doet zich met betrekking tot de woningen aan de Wioldrechtse Zeedijk en ter plaatse van Rijkswaterstaatweg 181 en 185 niet voor. De betreffende woningen worden gehandhaafd en positief bestemd. Daardoor is verwerven of in het meest extreme geval onteigenen niet aan de orde.

Het handhaven van genoemde woningen gebeurt vanuit de visie dat er ook in de nieuwe situatie sprake zal zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat. Om dat te bereiken zijn in het plan verschillende onderdelen opgenomen, zoals milieuzonering, hoogtebeperking, afstand via een groen/waterzone. De in het kader van het MER uitgevoerde onderzoeken tonen aan dat er sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Naar aanleiding van ontvangen inspraakreacties is voorgesteld de onderdelen milieuzonering en bouwhoogten nabij de Wioldrechtse Zeedijk aan te passen (zie commentaar op inspraakreactie onder 5).

Indien men van mening is dat er door dit bestemmingsplan schade wordt geleden als gevolg van waardevermindering van de woning, kent artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening daarvoor een regeling. Er moet onder meer sprake zijn van schade die redelijkerwijs niet voor rekening van aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoet niet voldoende anderszins is verzekerd. Een aanvraag bevat een motivering, alsmede een onderbouwing van de hoogte van de gevraagde tegemoetkoming. Voorts moet een aanvraag worden ingediend binnen 5 jaar na het moment waarop het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Insprekers die daarover meer willen weten, kunnen daarover bij de gemeente nadere informatie verkrijgen.

Inspraakreactie 1

In deze inspraakreactie wordt verzocht om compensatie van het groen dat verloren gaat en dat de Transberglocatie daarvoor een goede locatie is. Beter dan het plaatsen van zonnepanelen. Herplanten levert een zeker zo grote bijdrage aan de CO₂ reductie en er ontstaat een mooi parkachtig gebied. Dat heeft een vele malen groter meerwaarde dan een lelijke zonnepanelenvlakte. Het verhogen van het geluidscherm bij Willemsdorp valt toe te juichen, mits het zo wordt uitgevoerd dat deze ook kan begroeien met klimop.

Commentaar:

De inspraakreactie heeft betrekking op het groen dat verdwijnt als gevolg van de werkzaamheden aan de A16 en noemt daarvoor als compensatielocatie de Transberg-gronden. Om die reden is de inspraakreactie gezien als een reactie op het voorontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV. Bij de beantwoording is vanwege de planvorming bij de A16, Rijkswaterstaat geraadpleegd.

De afspraak binnen Rijkswaterstaat is dat 100% van de gevelde beplanting wordt herplant, binnen het project, en als dat niet volledig mogelijk is compensatie elders. Er is een groenplan opgesteld waarin de verschillende maatregelen zijn beschreven. In dit project is een tekort van 2,45 ha. Hiervoor worden locaties onderzocht op het terrein van het voormalige dienstkringkantoor Willemsdorp en binnen de gemeente Dordrecht.

Het project HSL is al enige jaren, zowel organisatorisch als budgettair, afgesloten. Vanuit de voormalige HSL organisatie kan derhalve geen aanplant meer plaatsvinden.

Wel is Rijkswaterstaat regelmatig op zoek naar locaties waar bos compensatie kan plaatsvinden en de locaties langs de A16 worden hierin meegenomen.

De locatie Transberg is particulier eigendom en zoals in de toelichting op het bestemmingsplan beschreven, heeft de eigenaar in 2012 de gemeente benaderd of het mogelijk is op deze locatie een zonne-energiecentrale te realiseren. De locatie is een voormalige vuilstort die vanwege de buitendijkse ligging en de bodemsituatie uiterst beperkte gebruiksmogelijkheden heeft. Het voornemen om dit perceel op deze wijze te gebruiken wordt gezien als een ontwikkeling met een reële kans van slagen. Ruimtelijk en landschappelijk is sprake van een goed inpasbare functie die niet of nauwelijks invloed heeft op de karakteristiek of gebruiksmogelijkheden van gronden in de omgeving. Tegelijk sluit het realiseren van een zonne-energiecentrale naadloos aan bij de ontwikkeling van Dordtse Kil als duurzaam bedrijventerrein. Naar aanleiding van het verzoek van de eigenaar heeft de gemeenteraad zich op 25 juni 2013 positief uitgesproken over het initiatief en is via een unaniem aangenomen motie het college van burgemeester en wethouders gevraagd de gewenste medewerking te verlenen. In de opgenomen bestemming is als eerste bestemmingsomschrijving opgenomen: nazorg van de gesloten stortplaats. Het aanplanten van bomen en andere diep wortelende beplantingen is dan ook niet zonder meer toegestaan. Een enkele boom zal mogelijk kunnen, maar de aanleg van een geheel nieuw groengebied met bomen is niet passend bij de nazorg van de stortplaats.

Navraag bij Rijkswaterstaat heeft geleerd dat er in principe groen tegen de geluidsschermen kan groeien. Of dat Hedera of een andere klimplant moet zijn kan in een later stadium worden bepaald.

Op 30 maart 2016 heeft overleg met inspreker plaatsgevonden en is onder meer het groenplan nader toegelicht en is ook gesproken over de beperkingen op de Transberg-locatie. Afgesproken is dat Rijkswaterstaat en gemeente de aangereikte suggesties nader zullen onderzoeken en zullen bezien of er aanvullende compensatiemogelijkheden zijn in omgeving Willemsdorp/ Zuidpunt (in samenspraak met waterschap en ProRail).

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspraakreactie 2

In deze inspraakreactie wordt aandacht gevraagd voor de oprit bij Rijksstraatweg 134.

Commentaar:

In het bestemmingsplan is dit reeds onderkend. Er is beschreven dat er langs de Rijksstraatweg een vrij liggend fietspad wordt aangelegd en dat de weg gering wordt verbreed zodat vrachtverkeer elkaar op een goede wijze kan passeren. De bestaande huisaansluitingen worden zodanig aangepast dat de drukkere weg straks veilig bereikt kan worden.

Het voorgaande geldt ook voor de oprit bij de caravanstalling. De detaillering daarvan is geen onderwerp voor regeling in het bestemmingsplan. Inmiddels is er een voorstel en wordt daarover afzonderlijk met belanghebbende(n) gecommuniceerd.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspraakreactie 3

In deze inspraakreactie wordt interesse kenbaar gemaakt in de woning Wioldrechtse Zeedijk 104 en eventueel de groenstrook tussen de nummers 102 en 104. Insprekers willen hier Tent, Tea and Breakfast (minicamping) starten met in de toekomst een uitbreiding naar horeca (vergader- en cursusruimten, bedrijfsafspraken, cursussen, lunches).

Commentaar:

De woning Wioldrechtse Zeedijk 104 is als te handhaven in het bestemmingsplan opgenomen. Het huren of kopen van een woning is geen onderwerp om in een bestemmingsplan te regelen. In het algemeen wordt in Dordrecht binnen een woonbestemming bed en breakfast toegestaan met maximaal vier bedden. Ook in dit bestemmingsplan wordt dit toegestaan. Een gebruik als minicamping van de naastliggende gronden achten we op deze locatie niet als passend. Dergelijke voorzieningen zijn mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Nieuwe Dordtse Biesbosch als nevenactiviteit bij agrarische bedrijven om daarmee het inkomen van agrariërs te kunnen waarborgen (regeling gebaseerd op Nota Vitaal Platteland).

De overige genoemde voorzieningen zijn naar onze mening evenmin passend in dit gebied. Met een ruime zone en een inrichting met groen en water en een verbinding met de groen/waterzone aan de noordkant van de Wieldrechtse Zeedijk wordt veel gedaan om het woon- en leefklimaat ter plaatse positief te benaderen. Verkeer aantrekkende functies en/of functies die bijvoorbeeld tot geluidsoverlast kunnen leiden, zijn dan minder gewenst.

Over de beschikbaarheid van de woning zal met insprekers contact worden gelegd.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspraakreactie 4

In deze inspraakreactie wordt opgemerkt dat de Rijksstraatweg na de Wieldrechtse Zeedijk in de toekomst overgaat in een fietspad. Inspreker maakt zich zorgen over vrachtverkeer dat verkeerd rijdt en moet kunnen draaien. Is daarmee rekening gehouden?

Commentaar:

Er wordt gewerkt aan een plan waarbij (vracht)verkeer kan draaien voordat men de Wieldrechtse Zeedijk bereikt. Deze oplossing ligt niet in het plan Dordtse Kil IV en behoeft derhalve daarin geen regeling.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspraakreactie 5

In deze inspraakreactie worden diverse opmerkingen gemaakt:

- a. Algemeen: door de uitvoering van de voorgenomen plannen verslechtert de kwaliteit van de leefomgeving.
- b. Aard van het bedrijventerrein: regulier bedrijventerrein zou onder bepaalde voorwaarden nog wel kunnen, maar een bovenregionaal haven gerelateerd bedrijventerrein niet
- c. Plankaart: welke is van toepassing ?
- d. Groenstrook: er wordt gepleit voor een aanzienlijk bredere groenstrook ten zuiden van de Wieldrechtse Zeedijk.
- e. Bouwhoogten: er dient een zonering in bouwhoogten te worden aangebracht, geen opslag achter bebouwing en geen verkeersbewegingen aan achterzijde. Verder ontbreekt minimum of maximum bebouwingspercentage.
- f. Milieuzonering: deze moet worden aangepast met een lagere milieucategorie direct achter de woningen.
- g. Windturbines: deze zijn vergund, maar voorstel om nog eens goed naar de exacte plaatsing te kijken en werking met de strengst mogelijke regels.
- h. Landbouwweg en verkeersveiligheid: de aansluiting van de landbouwweg moet niet bij het kruispunt liggen.
- i. Parallelweg: lost probleem filevorming niet op, deze niet verhoogd ten opzichte van A16 aanleggen. Invloed van grondlichaam op woningen.
- j. Geluidhinder: bewoners ondervinden geluidhinder van A16 en vrezen dat dit toeneemt door realisatie parallelweg en bedrijventerrein. Men wil concrete maatregelen zien opgenomen in het bestemmingsplan. Niet alleen voor de woningen, maar ook daarbuiten.
- k. Luchtkwaliteit: men is niet gerust gesteld met de stelling dat er geen sprake is van overschrijding van de normen.
- l. Veiligheid: blijkbaar wordt de Tweede Tol niet gezien als woonkern en wordt men dus wel blootgesteld aan veiligheidsrisico's (LPG-tankstations, PGS 15 opslag, ammoniakkoelinstallaties).
- m. Cultuurhistorisch waarden: willen dat rekening wordt gehouden met aanwezige kreekrestanten.
- n. Groenvoorzieningen: er wordt veel groen gekapt, men wil graag compensatie, zoals langs de Dordtsche Kil. Ook langs de parallelweg wil men bomen zien. Overwogen moet worden of de meer dan 45 jaar oude bomenrijen langs de A16 kunnen worden herplaatst.
- o. Voorstellen MER: men pleit voor toepassing van alle voorstellen uit MMA.
- p. Aanlegfase: men wil afspraken maken over gebruik gronden tijdens de aanlegfase (bijvoorbeeld geen crossterrein).

Commentaar:

Deze inspraakreactie heeft als onderwerp: inspraakreactie voorontwerpbestemmingsplannen Rijksweg A16 – N3 en Dordtse Kil IV. Om deze reden zijn de specifiek op de A16 gerichte onderdelen i, j en k van de inspraakreactie ook opgenomen in de inspraakreacties op Rijksweg A16 – N3.

a. Algemeen

De gemeente ontkent niet dat de situatie ter plaatse door het voorgenomen plan gaat veranderen. Wel wordt geprobeerd ook hier met allerlei maatregelen een acceptabel woon- en leefklimaat te behouden. Al geruime tijd is er overleg met de vertegenwoordigers van bewoners aan de Wioldrechtse Zeedijk en zijn en worden plannen besproken.

Er is niet alleen sprake van de aanleg van een ruime bufferzone, maar ook onderdelen als een lagere milieucategorie en een lagere bouwhoogte aansluitend aan de bufferzone, zijn in het plan opgenomen. Verder vindt overleg plaats over aspecten als afsluiten van de Wioldrechtse Zeedijk voor doorgaand verkeer, het maken van een keergelegenheid, het maken van (extra) parkeerplaatsen, het maken van een verbinding naar de bufferzone aan de noordzijde van de Wioldrechtse Zeedijk.

Op een wat grotere afstand wordt het knooppunt A16-N3 aangepast en zal de doorstroming, ook voor de bewoners van de Wioldrechtse Zeedijk, verbeteren.

En ondanks al die maatregelen verandert de situatie ter plaatse.

Van de aanleg van Dordtse Kil IV is al vele jaren sprake, zelfs al bij de aanleg van Dordtse Kil III. Door het terugtrekken van de toenmalige gegadigde is alleen doorgegaan met Dordtse Kil III (programma vastgesteld op 11 maart 1997). In 2004 is het structuurplan voor Dordtse Kil IV vastgesteld. De nu voorgenomen ontwikkeling tot bedrijventerrein is daarin reeds beschreven. In de toelichting op het bestemmingsplan is aangegeven welke afspraken er zijn gemaakt over de ontwikkeling van dit gebied. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat Dordtse Kil IV al vele jaren ook in plannen van het Rijk, de provincie en de regio wordt genoemd als een te ontwikkelen bedrijventerrein. In tegenstelling tot de mening van insprekers is er wel degelijk sprake van een positief effect op de werkgelegenheid voor Dordrecht en de regio.

b. Aard van het bedrijventerrein

In het voorontwerpbestemmingsplan is op geen enkele wijze de vestiging van bedrijven voorbehouden aan haven gerelateerde bedrijven. De nadruk is gelegd op transport en logistiek. Er is een samenwerkingsovereenkomst met het Havenbedrijf Rotterdam met betrekking tot de Zeehaven Dordrecht, maar het terrein Dordtse Kil IV wordt door de gemeente Dordrecht zelf ontwikkeld.

c. Plankaart

Voor het bestemmingsplan is de verbeelding van toepassing zoals deze is gepubliceerd op www.dordrecht.nl/ruimtelijkeplannen op de pagina van het bestemmingsplan Dordtse Kil IV. Dezelfde verbeelding is ter visie gelegd. Dat er een misverstand is, is begrijpelijk omdat op de website van WDO ook het stedenbouwkundig plan staat. Dat stedenbouwkundig plan vult het gebied verder in met wegen, waterpartijen, groen etc. Mede gelet op deze opmerking wordt de verbeelding van het bestemmingsplan meer afgestemd op het stedenbouwkundig plan en worden ook de betreffende wegen, waterpartijen en groen ingetekend.

d. Groenstrook

De groenstrook (bufferstrook) heeft een maat van ca. 100 m vanaf de Wioldrechtse Zeedijk en is daarmee gelijk aan de bufferstrook aan de noordzijde van de dijk.

De bufferstrook bestaat voor een gedeelte uit erven van de woningen en voorts uit groen en water. Over de inrichting van de strook groen- en water vindt overleg plaats met de bewoners.

In de afgelopen decennia is in Dordrecht het stedelijk gebied uitgebreid met woon- en bedrijfsbebouwing. Een afstand van 100 m vanaf de dijk tot de nieuwe bebouwing is uniek op het Eiland van Dordrecht. Vanaf de start van dit project is ingezet op een zone gelijk aan die aan de noordzijde en daarover is met bewoners gecommuniceerd. In het gedeelte tussen Rijksweg en A16 is de aanwezigheid van de A16 en de aan te leggen parallelweg een bijkomend effect. Gelet daarop wordt een aangepaste verkaveling van de zogenaamde etalagekavels en ontsluiting voorgesteld met als resultaat een verruiming van de bufferzone in het gedeelte direct nabij de A16. Voor het overige is er geen reden af te wijken van de maatvoering van ca. 100 m.

e. Bouwhoogten

Er is in het voorontwerpbestemmingsplan een maximale hoogtemaat van 30 m opgenomen en aan de randen is deze teruggebracht naar 16 m. Gelet op de inspraakreactie is dit nogmaals gezien en wordt voorgesteld de maximale bouwhoogte terug te brengen naar 25 m en aan de rand bij de Wieldrechtse Zeedijk naar 12 m. In het stedenbouwkundig plan zijn drie hoogtezones benoemd: 8 - 16 m, 12 - 16 m en 16- 30 m. Nader beschouwd is het gewenst de eerste zone te benoemen als 8 - 12 m. Die zone ligt dan nabij de Wieldrechtse Zeedijk en langs een gedeelte van de Rijksstraatweg. In het bestemmingsplan wordt alleen de maximale bouwhoogte benoemd en die wordt dan voor deze plandelen 12 m. Aan de achterzijde (= zijde Wieldrechtse Zeedijk) is geen wegenstructuur voorzien. Dat bedrijven in de toekomst op hun eigen terrein rijden, behoort bij een bedrijventerrein. Er is geen bebouwingspercentage opgenomen, omdat een volledige bebouwing niet aan de orde kan zijn doordat op eigen terrein moet worden geparkeerd en het laden en lossen moet plaatsvinden. Een minimum bebouwingspercentage is evenmin aan de orde, omdat er ook (delen van) terreinen gebruikt moeten kunnen worden voor bijvoorbeeld opslag.

f. Milieuzonering

Naar aanleiding van de inspraakreactie is een en ander nogmaals afgewogen en wordt voorgesteld het bestemmingsplan aan te passen en wel zodanig dat categorie 3.1. op eenzelfde afstand wordt gelegd als aan de noordkant van de Wieldrechtse Zeedijk bij Dordtse Kil III. Gevolg is dat de andere milieucategorieën ook opschuiven.

In Dordtse Kil III zijn de grenzen van de milieucategorieën op ruimere afstand gelegd dan in de landelijke richtlijnen aangegeven:

3.1	op 100 m i.p.v. 50 m
3.2	op 150 m i.p.v. 100 m
4.1	op 400 m i.p.v. 200 m
4.2	op 500 m i.p.v. 300 m

In Dordtse Kil IV wordt voorgesteld voor de milieucategorieën 3.1 en 3.2 eveneens een ruimere benadering te kiezen. De milieucategorieën 4.1 en 4.2 liggen dan op dezelfde afstand als aangegeven in de landelijke richtlijnen. Dit laatste wordt gedaan om te voorkomen dat er een te gering gebied overblijft voor de hogere milieucategorieën. Zie in dit verband ook de overlegreactie van de provincie en de veronderstelling dat mogelijk zelfs nog hogere milieucategorieën toegestaan zouden moeten kunnen worden.

g. Windturbines

Zoals ook in de inspraakreactie is verwoord zijn de windturbines vergund (en inmiddels gerealiseerd). Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben de omgevingsvergunning verleend op 4 december 2014. Die vergunning is onherroepelijk. In het bestemmingsplan Dordtse Kil IV is dat 1 op 1 overgenomen. Er is vanuit de provincie of vanuit de vergunninghouder geen verzoek om een andere situering gedaan. Inmiddels zijn de windturbines geplaatst.

h. Landbouwweg en verkeersveiligheid

De landbouwweg vormt geen onderdeel van het bestemmingsplan Dordtse Kil IV, maar is een afzonderlijk project. Vanuit dat project is de aanpassing van de situatie op de hoek Wieldrechtse Zeedijk 'bedacht' en gemakshalve is de uitvoering meegenomen in het bestemmingsplan Dordtse Kil IV. Gelet op de inspraakreactie wordt voorgesteld dit uit het bestemmingsplan Dordtse Kil IV te halen en te bespreken en mogelijke alternatieven te onderzoeken in het kader van het project Landbouwweg. Een eventuele afwijking van het bestemmingsplan zal dan via een afzonderlijke procedure moeten plaatsvinden.

i. Parallelweg

De oplossing zorgt ervoor dat het verkeer niet voor het knooppunt N3/A16 staat te wachten, maar erna (dus op de parallelweg). Hierdoor heeft de verkeersregelininstallatie op de knoop meer ruimte om het verkeer vanuit de andere richtingen te verwerken, en heeft dat verkeer minder vertraging. De verkeersdoorstroming op de A16 wordt niet belemmerd door het verkeer dat vanaf de parallelbaan de A16 oprijdt.

Het is juist dat de nieuwe parallelbaan dicht op de woningen langs de Wieldrechtse Zeedijk komt te liggen. De verbreding van het weglichaam varieert maar bedraagt ter hoogte van de Wieldrechtse Zeedijk circa 20 m. De hoogteligging van de nieuwe parallelbaan sluit aan op het lengte en dwarsprofiel van de bestaande westelijke hoofdrijbaan (A16 Re).

De bouwwerkzaamheden zullen zodanig moeten worden uitgevoerd dat er geen schade ontstaat aan de bestaande woningen. Om onduidelijkheden en misverstanden te voorkomen zal vooruitlopend op de werkzaamheden van de woningen binnen de invloedssfeer van het werk een nulopname worden gemaakt door een daartoe gespecialiseerd bedrijf.

j. Geluidhinder

Het is juist dat de ontwikkelingen van invloed zijn op de geluidbelastingen. Daarom is akoestisch onderzoek uitgevoerd en worden waar nodig maatregelen getroffen.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en het daarbij geldende wettelijk reken- en meetvoorschrift (RMG-2012). In dat onderzoek is bekeken of de toename van geluidniveaus door het treffen van doelmatige maatregelen kan worden weggenomen. Doelmatig wil zeggen dat er een balans dient te zijn tussen de geluidsniveaus die moeten worden weggenomen en de kosten van maatregelen om dat te realiseren. Dit doelmatigheidscriterium is ook in de wet vastgelegd. Concreet wordt er op een deel van de A16 en een deel van de N3 2 laags ZOAB aangelegd, wat meer geluid reduceert dan standaard ZOAB en er worden geluidschermen gerealiseerd. Belangrijk hierbij is te realiseren dat er conform de wet gerekend moet worden op de gevel van de woning en niet in de tuin ervoor. Als maatregelen niet doelmatig zijn en de beoogde geluidniveaus (voor saneringswoningen is de streefwaarde 60 dB) te hoog zijn, dan wordt er een gevelisolatieonderzoek uitgevoerd om te kijken welke maatregelen nodig zijn om het wettelijk geldende binnen niveau te halen. Dit kan resulteren in maatregelen aan de gevel van de woning.

Sinds 1 juli 2012 is voor de rijkswegen (zoals de A16 en de N3) een nieuwe geluidwetgeving van kracht. Langs alle rijkswegen liggen referentiepunten op 50 meter afstand van de weg om de 100 meter waarin het maximale geluidniveau van de weg is vastgelegd. Het geluidniveau wordt het geluidproductieplafond genoemd (GPP). Jaarlijks worden alle referentiepunten doorgerekend en bij overschrijding van de GPP wordt bekeken of maatregelen noodzakelijk en/of (nog) doelmatig zijn (Zie website <http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rikswegen/geluidregister.aspx>).

Ook langs de spoorweg is de voornoemde wetgeving van toepassing. Door de jaarlijkse monitoring wordt ervoor gezorgd dat het geluidniveau niet ongecontroleerd kan groeien. Ten aanzien van de genoemde windrichting moet worden opgemerkt dat de geluidberekeningen volgens het reken- en meetvoorschrift 2012 gebaseerd zijn op etmaal gemiddelde verkeersintensiteiten en gemiddelde weersomstandigheden. Er zullen dus altijd situaties voorkomen dat het geluidniveau hoger is dan het gemiddelde niveau.

Het vóórkomen van geluidhinder als gevolg van het wegverkeer is helaas niet mogelijk. Voor Rijkswegen geldt dat een nieuw project pas kan worden uitgevoerd als aangetoond wordt dat het past binnen de geluidproductieplafonds (GPP's). Wanneer het project niet past binnen de GPP's, moet door middel van een akoestisch onderzoek aangetoond worden hoe de geluidhinder teruggebracht kan worden naar de normen. In het kader van dit bestemmingsplan is een dergelijk onderzoek uitgevoerd en is vastgesteld waar welke maatregelen nodig zijn. Na afloop worden nieuwe plafonds vastgesteld dan wel blijven de eerder vastgestelde plafonds in stand.

Met betrekking tot onderdeel geluid van het bedrijventerrein kan worden opgemerkt dat dit onderdeel uitmaakt van de (aangepaste) indeling in milieucategorieën zoals onder kopje f is opgenomen. Korthedshalve wordt hiernaar, en naar de relevante passages in het ontwerpbestemmingsplan en milieu effect rapport, verwezen.

k. Luchtkwaliteit

In dit project is een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de effecten op de luchtkwaliteit. De conclusie in dat onderzoek luidt: het plan scoort licht negatief ten opzichte van de autonome situatie. Dit is het gevolg van de lichte toename van de jaargemiddelde concentraties ter hoogte van de gevoelige bestemmingen ter plaatse en nabij het aan te leggen bedrijventerrein. Maar zowel voor NO₂ als PM₁₀ wordt aan de wettelijke grenswaarden voor de luchtkwaliteit voldaan.

Daarnaast is het project opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit programma draagt er zorg voor dat aan de wettelijke normen wordt voldaan. Jaarlijks wordt door monitoring vastgesteld of de concentraties beneden de wettelijke grenswaarden blijven.

l. Veiligheid

Er is in het MER een analyse gedaan naar de te verwachten hoogte van het groepsrisico. De conclusie ten aanzien van het groepsrisico is dat de woongebieden Sterrenburg en 's-Gravendeel buiten het effectgebied liggen van een mogelijk incident met gevaarlijke stoffen. Het externe veiligheidsbeleid in Nederland (en ook in Dordrecht) is gebaseerd op risico's (de kans op een effect). De conclusie dat de woningen aan de Tweede Tol bij een incident met gevaarlijke stoffen op het bedrijventerrein Dordtse Kil IV binnen een mogelijk effectgebied van het incident zijn gelegen is terecht.

Het bestemmingsplan beoogd, met de planregels, de kans op een incident zodanig te beheersen dat deze zich onder de wettelijke grenzen van het plaatsgebonden risico en de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bevinden. Daarom is het vertrekpunt dat dergelijke bedrijven niet zijn toegestaan. Bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen kunnen zich slechts op Dordtse Kil IV vestigen na een separaat besluit van het College van burgemeester en wethouders (afwijken van het verbod). Hierbij is het college verplicht advies in te winnen bij de Veiligheidsregio Zuid Holland Zuid en dient door het bedrijf te worden aangetoond dat de kans op een incident kleiner is dan de zogenaamde oriëntatiewaarde. Daarnaast is voor de vestiging van dit type bedrijven een omgevingsvergunning nodig. In deze vergunning worden voorwaarden opgenomen ter bescherming van het milieu en de omgeving.

m. Cultuurhistorisch waarden

Op basis van het planvoornemen is het niet haalbaar gebleken om de twee door het gebied lopende kreekbeddingen te handhaven. In de fase van het behandelen van de zienswijze tegen de Nota reikwijdte en detailniveau in het kader van de MER, is dit reeds opgemerkt. Van cultuurhistorisch belang zijnde elementen als de (woon) bebouwing aan de Wieldrechtse Zeedijk en de Rijksstraatweg met bomenstructuur zijn in het bestemmingsplan opgenomen.

n. Groenvoorzieningen

In het commentaar bij de inspraakreactie onder 1 is ingegaan op het verdwijnen van groen en de compensatie. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen.

De opmerking over de landschappelijke bomen met een bomenrij langs de dijk van de Dordtsche Kil berust op een misverstand.

Er is bedoeld te zeggen dat bomen op of in de dijk niet voorkomen. Daarom staat er ook dat er een beperking is van de waterkerende functie (eisen van het waterschap). Bomenrijen in het gebied met een bedrijfsbestemming gaan ten kosten van het uitgeefbare terrein.

Er is in een eerder stadium een plan ontworpen om bij de ontsluitingsweg langs de dijk aan de binnenzijde bomen te plaatsen, echter dit plan is door het waterschap afgewezen vanwege het belang van de waterkering.

Voor de volledigheid: langs de verschillende ontsluitingswegen in het plangebied worden bomen en andere groenvoorzieningen aangeplant/aangelegd.

De betreffende tekst in de toelichting zal worden aangepast.

o. Voorstellen MER

In de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan is bij het onderdeel Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) een tabel opgenomen waarin 26 onderwerpen worden genoemd. In het bestemmingsplan is op die onderwerpen als volgt gereageerd:

10 maal is aangegeven dat dit onderdeel in het bestemmingsplan verwerkt c.q. kan binnen de gegeven bestemming worden uitgevoerd

14 maal is aangegeven dat dit geen onderdeel is dat regeling in het bestemmingsplan behoeft

2 maal is aangegeven dat dit onderdeel niet wordt opgenomen:

- Geurgevoelige objecten
- Bomen langs de Dordtsche Kil

Gemotiveerd is aangegeven waarom deze onderdelen niet in het bestemmingsplan worden opgenomen.

In het ontwerpbestemmingsplan worden beide onderdelen op basis van nader onderzoek anders geformuleerd.

p. Aanlegfase

Het maken van afspraken over het voorkomen van oneigenlijk gebruik van gronden tijdens de aanlegfase is geen onderwerp dat in het bestemmingsplan dient te worden geregeld.

Wel zal de gemeente zich inzetten om hierover met bewoners afspraken te maken.

Het commentaar op de inspraakreactie en de gedane voorstellen tot aanpassing zijn besproken met het bestuur van de VBLTT (vertegenwoordiging bewoners).

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan aan te passen op de volgende onderdelen:

1. de bufferzone in het gedeelte nabij de A16
2. de milieuzonering
3. de bouwhoogten
4. tekst in toelichting bij onderdeel MMA over geur en de bomen langs Dordtse Kil
5. het plangedeelte op hoek Rijksstraatweg – Wieldrechtse Zeedijk ten noorden van de Wieldrechtse Zeedijk uit dit bestemmingsplan te halen.

Inspraakreactie 6

Deze reactie betreft vooral een verzoek om in aanmerking te komen voor een planschaderegeling. Door de verschillende onzekerheden wordt de verkoop van de woning belemmerd.

Commentaar:

In de bijlage bij deze op 25 januari 2016 ontvangen brief is het bezwaarschrift dat in 2011 tegen de windturbines is ingediend opgenomen. De op 4 december 2014 door Gedeputeerde Staten verleende omgevingsvergunning voor de bouw van de vier windturbines is onherroepelijk en daarmee een besluit waartegen een planschadeverzoek kan worden ingediend. Hetzelfde geldt voor de, op basis van het op 9 januari 2014 onherroepelijk geworden bestemmingsplan 'Dijkversterking Dordt-West', uitgevoerde dijkversterking. De ontvangen brief is dan ook aangemerkt als een verzoek om planschade vanwege de windturbines en de dijkversterking, en als zodanig in behandeling genomen. Daarnaast bevat de brief onderdelen die betrekking hebben op het bestemmingsplan Dordtse Kil IV en om die reden is de brief ook opgenomen bij de inspraakreacties. Het is duidelijk dat door de aanleg van het bedrijventerrein de huidige situatie voor insprekers gaat veranderen. Toch wordt met allerlei maatregelen geprobeerd een acceptabel woon- en leefklimaat te behouden. Een afstand van bedrijfsbebouwing van meer dan 100 m, een lagere milieucategorie en een lagere bouwhoogte, zijn maatregelen die hierbij een rol spelen. Bij de aanleg van een bedrijventerrein worden ook wegen aangelegd en zal er sprake zijn van toename van verkeer, toename van geluid, vermindering van luchtkwaliteit en zal het oprichten van bebouwing het huidige open karakter van het gebied doen verdwijnen. Zoals in zowel het bestemmingsplan, als in het MER beschreven zijn op allerlei gebieden onderzoeken uitgevoerd en zijn daarbij geen onoverkomelijke problemen naar voren gekomen. Insprekers hebben hun woning op 5 januari 2006 gekocht, terwijl al in 2004 de Structuurvisie Dordtse Kil IV is vastgesteld. De nu voorgenomen aanleg van het bedrijventerrein kan voor insprekers niet onverwachts zijn.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspraakreactie 7

In deze inspraakreactie worden veel opmerkingen gemaakt die vooral te maken hebben met het woon- en leefklimaat van inspreker.

- a. Het gebied moet worden behouden voor landbouw en of natuur.
- b. Te hoge panden en grote kavels direct nabij de woningen aan de Wieldrechtse Zeedijk.
- c. Een te grote toename van verkeer en verkeersbewegingen.
- d. Geen aandacht voor waardevermindering van de woningen en leefomgeving van de bewoners. Geen enkele berekening of toelichting door een neutraal bureau of instantie.
- e. Steeds maar weer gesol met bewoners en slechte behandeling en benadering door BenW.
- f. Plan voor windmolens is erg eenzijdig uitgerekend, plaatsen dicht bij waterkering is slecht, trillingen zijn ook een risico, verlichting op de molens hebben een vervuilend en versturend effect.

Inspreker licht zijn reactie met diverse opmerkingen en voorbeelden toe.

Commentaar:

- a. Er is al vele jaren geleden op allerlei overheidsniveaus een keuze gemaakt voor ontwikkeling van dit gebied als bedrijventerrein Dordtse Kil IV. De landbouw en natuurgebieden op het Eiland van Dordrecht liggen onder meer aan de oostzijde van de A16 in de Nieuwe Dordtse Biesbosch.
- b. Zoals bij de reactie op de insprekers onder 5 aangegeven wordt voorgesteld deze twee onderdelen aan te passen.
- c. Inspreker heeft geen vertrouwen in de voorgestelde oplossingen tot verbetering van het knooppunt, de aanleg van een parallelstructuur, een afzonderlijke aansluiting op de A16, de doorgetrokken Aquamarijnweg etc. Bewust en nadrukkelijk heeft de gemeente als voorwaarde gesteld dat er een directe ontsluiting van het bedrijventerrein op de A16 (via de parallelweg) moet komen om te voorkomen dat al het verkeer via het knooppunt A16-N3 zou moeten gaan. De nieuwe ontsluiting ligt op ruime afstand van de Wieldrechtse Zeedijk (ca. 1000 m); de interne verkeersafwikkeling gaat via de doorgetrokken Aquamarijnweg, die over de Wieldrechtse Zeedijk heen wordt aangesloten op Dordtse Kil III. Deze weg ligt op een afstand van ca. 350 m van de woning van inspreker. Inspreker spreekt over een ondoorzichtig plan, maar met de voorgestelde verkeersmaatregelen wordt juist ingezet op het verbeteren van de huidige situatie. Er is

bewust gekozen voor een berekening van de verkeerstoename en -doorstromingen in de eindsituatie (een volgebouwd Dordtse Kil III en IV) met als conclusie dat er sprake is van een verantwoorde verkeersafwikkeling. Inspreker noemt voorts de bereikbaarheid van de Wieldrechtse Zeedijk en geval van calamiteiten en noemt daarbij de nu voor hem bestaande problemen. Hierop kan worden geantwoord dat de doelstelling van de aanpak van het knooppunt mede de verbetering van de huidige doorstroming is. Voorts wordt opgemerkt dat (ook) het plan Dordtse kil IV is besproken met de Brandweer en dat met de planvorming is ingestemd.

- d. Voor het onderdeel 'waardevermindering' wordt verwezen naar hetgeen in het onderdeel 'Vooraf' is beschreven over planschade. Over het onderdeel 'leefmilieu' wordt opgemerkt dat in het kader van het MER uitgebreid onderzoek is gedaan naar allerlei effecten van de uitvoering van het voorgenomen plan op onder meer de woon- en leefsituatie aan de Wieldrechtse Zeedijk. Zoals ook bij andere insprekers aangegeven ontkent de gemeente niet dat de situatie ter plaatse door het voorgenomen plan gaat veranderen. Wel wordt geprobeerd ook hier met allerlei maatregelen een acceptabel woon- en leefklimaat te behouden. Al geruime tijd is er overleg met de vertegenwoordigers van bewoners aan de Wieldrechtse Zeedijk en zijn en worden plannen besproken. Er is niet alleen sprake van de aanleg van een ruime bufferzone, maar ook onderdelen als een lagere milieucategorie en een lagere bouwhoogte aansluitend aan de bufferzone, zijn in het plan opgenomen. Verder vindt overleg plaats over aspecten als afsluiten van de Wieldrechtse Zeedijk voor doorgaand verkeer, het maken van een keergelegenheid, het maken van (extra) parkeerplaatsen, het maken van een verbinding naar de bufferzone aan de noordzijde van de Wieldrechtse Zeedijk. De berekeningen in het kader van het MER zijn door ter zake deskundigen uitgevoerd. Het MER is door de commissie mer in het kader van een door de gemeente aangevraagd tussentijds oordeel overwegend positief beoordeeld. De gemaakte opmerkingen/aanbevelingen zullen in de vervolgfase zoveel als mogelijk alsnog in het MER worden opgenomen. Zie verder het onderdeel 'Vooraf' en hetgeen daar beschreven is over het MER.
- e. Vanuit de gemeente is er al langere tijd overleg met de vertegenwoordiging van bewoners van de Wieldrechtse Zeedijk. Dit was er bij Dordtse Kil III en is voortgezet bij Dordtse Kil IV. Er is telkens in openheid informatie verstrekt over de aanleg van het nieuwe bedrijventerrein en is met bewoners gesproken over het toepassen van maatregelen om het woon- en leefklimaat zo goed mogelijk te behouden. Het gaat te ver om nu in te gaan op opmerkingen van 20 jaar geleden over Garanor, het baggerdepot, Transberg etc. Dit zijn onderwerpen die al vele jaren geen enkele rol en discussie hebben opgeleverd. Voorts lijkt het niet relevant om in dit kader commentaar te leveren op een veronderstelde voorkeursbehandeling van de bewoners van het woonwagencamp.
- f. De windturbines zijn door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 4 december 2014 vergund. Die vergunning is onherroepelijk. In het bestemmingsplan Dordtse Kil IV is dat 1 op 1 overgenomen. De vergunde situatie is eveneens meegenomen in het MER.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan aan te passen voor de onderdelen milieuzonering en bouwhoogten.

Inspraakreactie 8

Deze inspreker heeft in het gebied Amstelwijck een perceel waarop sportpaarden staan en zich een dressuurbak bevindt. Door de voorgenomen ontwikkeling van Dordtse Kil IV zal meer verkeer van de nieuwe ontsluiting/afrit N3 gebruik gaan maken wat zal leiden tot meer nadelige milieueffecten en nadelige effecten voor inspreker en de paarden. Inspreker is van mening dat er geen behoefte is aan Dordtse Kil IV omdat er nog voldoende kavels op Dordtse Kil I, II en III beschikbaar zijn.

Commentaar:

De nieuwe ontsluiting/afrit N3 wordt niet gemaakt voor Dordtse Kil IV; ook zonder de aanleg van het nieuwe bedrijventerrein zou een aanpassing van het knooppunt A16/N3 noodzakelijk zijn. Voorts wordt opgemerkt dat de toegang tot Dordtse Kil IV in het zuiden wordt gesitueerd door middel van een nieuwe afrit. In het kader van de planvorming van A16 – N3 hebben gemeente en Rijkswaterstaat met inspreker in een eerder stadium een gesprek gevoerd en ter plaatse een bezoek gebracht. Gebleken is dat een deel van de dressuurbak op eigendom van Rijkswaterstaat ligt.

Inspreker heeft ook ingesproken op het voorontwerpbestemmingsplan A16 – N3 en kortheidshalve wordt voor dit onderdeel van de reactie verwezen naar het commentaar daarop. In de toelichting op het bestemmingsplan Dordtse Kil IV is ingegaan op de behoefte aan bedrijventerrein en de gemaakte afspraken met het rijk, provincie, havenbedrijf Rotterdam. Bij de beoordeling van die behoefte is de bestaande capaciteit van bedrijventerrein in Dordrecht en in de regio Drechtsteden meegenomen.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

NB. Bij mail van 16 september 2016 heeft inspreker bericht dat het betreffende terrein niet meer door hem wordt gehoord.

Inspraakreactie 9

In deze inspraakreactie wordt gesteld dat:

- a. de ontwikkeling van Dordtse Kil IV leidt tot een verslechtering van de fijnstof- en geluidproblemen op de N3. Vererger de problemen niet door de aanleg van een overbodig groot logistiek bedrijventerrein.
- b. Verrommel niet het open gebied ten zuiden van de Wieldrechtse Zeedijk.

Commentaar:

- a. Fijnstof en geluid N3

Voor de rijkswegen geldt de Wet milieubeheer en daarin wordt gekeken naar de GeluidProductiePlafonds (GPP's) en is het begrip reconstructie niet meer aan de orde. In het kader van het bestemmingsplan is een MER opgesteld. Ten behoeve van dit MER heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden. Het onderzoeksgebied hierbij is in overeenstemming met de wettelijke eisen en viel hierbij samen met de projectgrenzen van het project A16/N3. Voor het bestemmingsplan A16-N3 is apart een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform hoofdstuk 11 wet milieubeheer en het daarbij geldende wettelijk reken- en voorschrift (RMG-2012) De eerste stap in dit onderzoek was het bepalen van het studiegebied. Hierbij is gebleken dat met het aanleggen van twee laags ZOAB binnen het projectgebied van de N3 er ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen elders op de N3 geen overschrijding van de wettelijke normen optreedt. Wettelijk zijn langs alle Rijkswegen de maximale toelaatbare geluidbelastingen vastgelegd door middel van GPP's. Ook voor de N3 zijn GPP's bepaald. Op de website <http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/geluidregister.aspx> kunnen de vastgestelde geluidproductieplafonds worden geraadpleegd. Met deze GPP's is een zekere groei van het verkeer (tot aan de GPP's) toegestaan. *Om te voorkomen dat de maximaal toegestane geluidsbelasting wordt overschreden, wordt jaarlijks getoetst of de GPP's dreigen te worden overschreden. Deze jaarlijkse toets gebeurt op basis van de werkelijk gemeten verkeersintensiteiten. Indien maximale waardes worden benaderd (verschil kleiner dan 0,5 dB) is RWS verplicht plannen voor te bereiden om te voorkomen dat de geluidsproductieplafonds worden overschreden. Indien dit niet mogelijk is kan RWS ook het ministerie verzoeken om de GPP's te verhogen*

In het kader van dit bestemmingsplan zijn verkeersveiligheidsmaatregelen en geluidbeperkende maatregelen op de N3 nu niet aan de orde. Bovendien is de toename van verkeer op de N3 als gevolg van de reconstructie van de knoop A16/N3 en de ontwikkeling van DK IV relatief beperkt. Rijkswaterstaat zal in 2019 groot onderhoud gaan uitvoeren aan de N3. Rijkswaterstaat is hierover met de gemeente in overleg. In het kader van het groot onderhoud zal onder meer de akoestische situatie en de verkeersveiligheid worden onderzocht. In de MER is getoetst of het plan leidt tot overschrijdingen van de grenswaarden voor NO₂ en fijnstof. Uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden niet worden overschreden. Het is dan ook niet noodzakelijk om aanvullende maatregelen te treffen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

- b. Bedrijventerrein is overbodig, verrommel het gebied niet

In de toelichting op het bestemmingsplan is beschreven welke afspraken zijn gemaakt, welke behoefte er aan dit bedrijventerrein is en waarom dit bestemmingsplan is opgesteld. In het algemene deel is aangegeven dat er wordt voorgesteld te kiezen voor een fasering van het plan Dordtse Kil IV en daardoor thans een bestemmingsplan op te stellen voor een deel van het totale gebied. Het gebied zal er in de eindfase anders uitzien dan het nu aanwezige open agrarisch gebied, maar dat is een vanzelfsprekend gevolg van de keuze een bedrijventerrein aan te leggen. Met allerlei middelen, waaronder het behoud van bestaande elementen, wordt geprobeerd dat bedrijventerrein op een goede manier in te richten.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspraakreactie 10

In deze inspraakreactie wordt verwoord dat ten behoeve van de bereikbaarheid van de vier windmolens een weg wordt aangelegd die aansluit op de Rijksstraatweg. Inspreker wil dat deze weg of een andere ontsluitingsweg voor de windmolens in het bestemmingsplan wordt opgenomen.

Commentaar:

In het voorontwerpbestemmingsplan is de regeling opgenomen dat binnen de bestemming voor het bedrijventerrein onder meer wegen kunnen worden aangelegd. De situering van de wegen hangt (mede) af van de uitgifte van terreinen.

Als gevolg van andere inspraak- en overlegreacties wordt voor het ontwerpbestemmingsplan voorgesteld om een maximum van 5 ha per bedrijf op te nemen. Die aanpassing heeft tot gevolg dat de wegenstructuur zoals opgenomen in het eerder opgestelde stedenbouwkundig plan, alsnog in de verbeelding wordt opgenomen. Daarmee wordt tevens aan deze inspraakreactie tegemoet gekomen.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan aan te passen.

Inspraakreactie 11

Deze inspraakreactie stelt dat de ontwikkelperiode zich over langere tijd uitstrekt en dat daarom het agrarisch gebruik kan worden voortgezet in situaties waar voorlopig nog geen wijziging van gebruik gaat plaatsvinden.

Voorts merkt inspreker op dat het niet duidelijk is op welk moment na vaststelling van de nieuwe bestemming het waterpeil in de praktijk wordt gewijzigd.

Commentaar:

Een groot gedeelte van de gronden benodigd voor de ontwikkeling van Dordtse Kil IV worden van deze inspreker aangekocht. De gronden die de eerste jaren niet nodig zijn voor de aanleg van het bedrijventerrein, kunnen mogelijk voor agrarische doeleinden worden gebruikt. In het kader van de aankoop kunnen daarover afspraken worden gemaakt.

Het is niet per sé nodig de gronden daarvoor een agrarische bestemming te geven; voortzetting van het agrarisch gebruik kan ook via het zogenaamde overgangsrecht.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspraakreactie 12

De inspreker heeft opmerkingen op:

- a. verschillende verkeersaspecten, zoals wachttijden in de ochtendspits op de zuidtak van de rotonde, het ontbreken van onderzoek naar wachttijden op de Rijksstraatweg voor zijn woning/uitrit, het afsluiten van de Rijksstraatweg in noordelijke richting voor autoverkeer.
- b. de paardrijbak ligt naast de Rijksstraatweg en door de toename van verkeer zal deze moeten worden verplaatst.
- c. maatregelen voor water, zoals doorstroming en visstand en waterafvoer.
- d. er worden allerlei plannen beschreven voor windmolens, bedrijven, wegen en zonnepark; maar welke maatregelen zijn er voor bewoners in het buitengebied?
- e. de mogelijk toekomstige bestemming van Transberg doet geen recht aan de huidige situatie.
- f. Er moeten afspraken worden gemaakt over nadeelcompensatie.

Commentaar:

- a. Uit het onderzoek blijkt dat de rotonde met bypass zowel in de ochtend- als avondspits van 2030 een goede verkeersafwikkeling kent. Scenario 1 is bedoeld als gevoeligheidsanalyse om de robuustheid van het ontwerp te toetsten. Hierbij wordt opgemerkt dat dat gehanteerde verkeerscijfers al worst case zijn ten aanzien van het economisch groeiscenario en ten aanzien van de uitgifte van DKIV (volledige uitgifte in 2030). Dit scenario is ook nog eens opgehoogd met 10% extra verkeer. Omdat uit onderzoek blijkt dat de zuidtak van de rotonde een potentieel knelpunt kan vormen, maakt de gemeente een ruimtereservering voor een tweede rijstrook op de zuidtak en een tweede rijstrook op de rotonde. Na de realisatie van de rotonde wordt de verkeersafwikkeling gemonitord. Wanneer blijkt dat de doorstroming op de zuidtak problemen gaat geven, zal de zuidtak en de rotonde aangepast worden om de doorstroming op de zuidtak te verbeteren. Daarbij wordt opgemerkt dat wanneer wachtrijen optreden, verkeer mogelijk voor andere routes gaat kiezen, waardoor wachtrijen ook afnemen.

De verwachting is dat rond het jaar 2020 de Rijksstraatweg tussen de Wieldrechtse Zeedijk en de aan te leggen rotonde voor gemotoriseerd verkeer wordt afgesloten, ter voorkoming van eventueel sluipverkeer vanaf de A16. Op dat moment ontstaan de omrijdroutes. In het bestemmingsplan blijft dit ongewijzigd. Wel wordt parallel gezocht naar alternatieve routes, al dan niet met ontheffingen, om de omrijdafstanden beperkt te houden. Hiervoor is afstemming nodig met de betreffende bedrijven en omwonenden. De insteek blijft wel dat het afgesloten deel van de Rijksstraatweg vrij blijft van gemotoriseerd verkeer.

- b. Zie commentaar onder a. Ter zijde wordt opgemerkt dat het de vraag is of de paardenbak legaal is aangelegd. Zo nodig dient hier in het vervolg nader onderzoek naar te worden gedaan.
- c. Het Waterhuishoudingsplan voor Dordtse Kil IV voorziet in de aanleg van een robuust en klimaatbestendig watersysteem. De aangelegde watersystemen voldoen straks aan de norm $T=100 + 10\%$. Dat is een bui die eens in de 100 jaar voorkomt + 10% reserve. Hierbij is uiteraard rekening gehouden met het extra verhard oppervlak van de rijksweg en de bedrijventerreinen. Ook het vasthouden en hergebruik van hemelwater door de bedrijven wordt gestimuleerd door bijvoorbeeld de aanleg van groene daken. Op het bedrijventerrein wordt extra ruimte gereserveerd voor het opvangen van hoosbuien, zodat het gemaal Prinsenheuvel niet overbelast wordt. Maar ook deze zware norm heeft een overschrijdingskans, bijvoorbeeld de wolkbreuk in augustus 2015. Maar, daarentegen was het 30 jaar geleden dat een soort gelijke extreme bui over Dordrecht heen trok. Een muggenplaag wordt voorkomen door doorstroming en visstand te stimuleren in waterberging aan de zuidkant van Dordtse Kil IV. De waterberging aan de noord- en zuidkant worden zo ecologisch mogelijk ingericht, waarbij de doorstroming van het water en de visstand een voorname rol krijgen. Stilstaand water is slecht voor de waterkwaliteit en dus is doorstroming een belangrijk uitgangspunt bij het ontwerp van het waterhuishoudingsplan.
- d. De door inspreker genoemde onderdelen (breedband-aansluiting, energievoordelen, sanering asbestdaken) zijn geen onderwerpen voor regeling in een bestemmingsplan.
- e. Er zijn diverse initiatieven geweest voor de Transberglocatie, maar vooral als gevolg van de bodemproblematiek zijn deze telkens niet realiseerbaar gebleken. Het voornemen om een zonne-energiepark te realiseren kan wel op steun rekenen. Gelet op de eigendomsverhouding en de omvang van het perceel is het niet realistisch dat deze gronden blijvend als weiland in gebruik zouden kunnen blijven.
- f. Zie hiervoor het onderdeel 'Vooraf', planschade.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspraakreactie 13

Inspreker pacht gronden aan de Rijksstraatweg en verzorgt gronden voor collega's in de Polder Oudendijk. Hij vraagt zich af op welke wijze deze gronden bereikbaar blijven.

Commentaar:

De verwachting is dat rond het jaar 2020 de Rijksstraatweg tussen de Wieldrechtse Zeedijk en de aan te leggen rotonde voor gemotoriseerd verkeer wordt afgesloten, ter voorkoming van eventueel sluipverkeer vanaf de A16. Op dat moment ontstaan de omrijdroutes. Wel wordt parallel gezocht naar alternatieve routes, al dan niet met ontheffingen, om de omrijdafstanden beperkt te houden. Hiervoor is afstemming nodig met de betreffende bedrijven en omwonenden. De insteek blijft wel dat het afgesloten deel van de Rijksstraatweg vrij blijft van gemotoriseerd verkeer.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspraakreactie 14

Inspreker merkt op dat er sprake zal zijn van een forse toename van het vrachtverkeer op de Rijksstraatweg en dat dit door toename van geluidhinder negatieve consequenties heeft voor zijn woon- en leefomgeving. Inspreker wil dat zijn eigendommen worden aangekocht.

Indien het bedrijf en de woning toch ter plaatse kunnen worden voortgezet wil inspreker compensatie in de vorm van het kunnen plaatsen van een digitaal reclamescherm. Voorts wil inspreker een reclameobject met naamaanduiding van het bedrijf.

Commentaar:

De toename van geluidhinder als gevolg van de toename van verkeer op de Rijksweg is 2 dB en daarmee komt de gevelbelasting op de woning Rijksweg 138 uit op 50 dB. Er kunnen hogere waarden worden vastgesteld. Er is voor de gemeente geen aanleiding om tot aankoop van de eigendommen over te gaan. Inspreker heeft toestemming ter plaatse een bedrijf voor het stallen van caravans uit te oefenen. Bij de uitbreiding van de stalling in 2003 is dit uitdrukkelijk op schrift gezet. In het bestemmingsplan Dordtse Kil uit 2013 is een bedrijfsbestemming gelegd met specificatie 'caravanstalling'. Het voeren van allerlei reclames op dit perceel is niet in overeenstemming met het toegestane gebruik. De vraag voor een digitaal scherm is al eerder gesteld en afgewezen.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan aan te passen door de mogelijkheid van het plaatsen van een reclameobject met naamaanduiding van het bedrijf mogelijk te maken.

Inspraakreactie 15

Deze inspreker is van mening dat:

- a. er op het gebied van duurzaamheid geen keuzes worden gemaakt. De doelstelling van CO2 reductie en energiebesparing worden niet gehaald.
- b. Het is onverantwoord en getuigt van onbehoorlijk bestuur als nu al infrastructurele kosten gemaakt gaan worden (incl. aansluiting N3/A16) zolang niet bekend is welke bijdrage aan de CO2 reductie en aan energiebesparing geleverd kan worden.
- c. Eigenlijk is het ook onverantwoord om te investeren als bedrijven en terreinen elders leegstaan
- d. Het is veel verstandiger nu voor 20 jaar het terrein Kil IV vol te zetten met windmolens en zoals gepland zonnepanelen. Hiermee zal ongetwijfeld wel de doelstelling van CO2 reductie en besparing van energie in 2020 gehaald worden. Dit is pas echt een duurzaam alternatief voor een bedrijventerrein.
- e. Indien er te weinig aan de doelstelling wordt bijgedragen kan het plan niet doorgaan. Dit is een eis van de provincie.

Commentaar:

- a. Het bestemmingsplan biedt het ruimtelijk kader voor de ontwikkeling van Dordtse Kil IV tot bedrijventerrein. Maar ook de plaatsing van zonnepanelen op de Transberglocatie, als nieuw particulier initiatief, wordt ruimtelijk mogelijk gemaakt. Voorts zijn de eerder vergunde windturbines in het plan opgenomen. Het bestemmingsplan is niet het primaire instrument om keuzes over duurzaamheidsaspecten te maken. Die keuzes worden veelal via afzonderlijke documenten en opgaven gemaakt, zoals Parkmanagement, Energievisie. De keuze voor all electric volgt bijvoorbeeld uit de Energievisie. Hier wordt een afzonderlijk besluit over genomen. Parkmanagement is een apart project en wordt nu nader uitgewerkt. Hierin worden zaken rondom collectiviteit opgenomen, zoals afval, energie, vervoer, beheer etc. Het bestemmingsplan moet de uitvoering van dergelijke zaken niet onmogelijk maken en dat is hier het geval.
De keuze voor all electric houdt impliciet in dat bedrijven zelf hun warmtevoorziening moeten regelen, bijvoorbeeld door een individuele of collectieve Warmte en Koude Opslag (WKO): er wordt geen gasnet aangelegd. Deze keuze maakt het op de lange termijn mogelijk, bij voldoende vraag alsnog mogelijk om het warmtenet door te trekken. De keuze voor WKO maakt koppeling aan het warmtenet mogelijk.
- b. De vier windmolens van Kilwind en de realisatie van de zonnepanelen op de Transberglocatie dragen bij aan de energieneutraliteit van Dordtse Kil IV en zeker ook aan de energiedoelstellingen van Dordrecht. Daarnaast zullen bovengenoemde onderwerpen, zoals de keuze voor all electric; parkmanagement een bijdrage leveren/ moeten leveren. Via gerichte marketing en acquisitie wil de gemeente vooral bedrijven aantrekken die duurzaamheid hoog op de agenda hebben staan. Met een BREEAM certificering van naar verwachting vier sterren gaat Dordtse Kil IV de markt op als duurzaam bedrijventerrein. Medio 2016 wordt het certificeringstraject afgerond.

- c. In het onderdeel 'vooraf' is ingegaan op de nut en noodzaak van deze ontwikkeling.
- d. De raad heeft gekozen voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Dordtse Kil IV; Ter informatie: uit de mer-Structuurvisie Wind blijkt dat binnen het plangebied de ruimte voor extra windmolens marginaal is door de aanwezigheid van de woonbebouwing langs de Wioldrechtse Zeedijk.
Verder bieden de enorme daken van de aanwezige daken straks perspectief voor toepassing van grootschalige zonenergie (dubbel ruimtegebruik). Vanaf 31 december 2020 geldt vanuit het Bouwbesluit voor alle gebouwen dat deze nagenoeg energieneutraal moeten zijn.
- e. Het voorontwerpbestemmingsplan is door de provincie beoordeeld en op het onderdeel duurzaamheid zijn geen opmerkingen gemaakt.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspraakreactie 16

Deze inspreker houdt dieren op een stuk grond aan de Rijksstraatweg 134B en heeft een groentetuin aan de Tweede Tol en vraagt zich af op welke wijze hij in de nieuwe situatie deze percelen kan bereiken.

Commentaar:

Zie het commentaar op de inspraakreactie onder 13.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspraakreactie 17

Inspreker vindt de groenstrook aan de westzijde te gering en de bouwhoogten te hoog. Voorts verwacht inspreker overlast van de verlengde Aquamarijnweg. Ook zijn er vragen over een draai voor auto's op de doodlopende dijk en parkeerplaatsen voor bezoekers, het beginpunt van de fietsroute over de dijk, het beplanten met bomen en het behoud van bestaande bomen op het voormalig erf bij de boerderij.

Commentaar:

De toekomstige bedrijfsbebouwing ligt op een afstand van ca. 125 m vanaf de woning van inspreker. Inspreker woont aan de noordzijde van de dijk en de afstand van de woning tot de toekomstige bedrijfsbebouwing in Dordtse Kil III bedraagt ca. 75 m. Met de opgenomen groenstrook aan de westzijde wordt derhalve al een grotere afstand bereikt dan in de situatie Dordtse Kil III. De groenstrook is de afgelopen maanden in de planvorming op verzoek van de bewoners al vergroot om op die wijze een verbinding tussen de groengebieden aan de noord- en zuidzijde van de dijk tot stand te kunnen brengen. In samenhang met de inspraakreactie onder 5 wordt wel voorgesteld de maximale bouwhoogte aan de rand bij de Wioldrechtse Zeedijk naar beneden bij te stellen tot 12 m. Het verkeer dat gebruik gaat maken van de Aquamarijnweg is meegenomen in de berekeningen van geluid en luchtkwaliteit. In het verkeersmodel is rekening gehouden met de omstandigheid dat ook verkeer naar de Kiltunnel van deze weg gebruik gaat maken. De vragen over de draai voor auto's, parkeerplaatsen voor bezoekers, het beginpunt van de fietsroute, het planten en behoud van bomen, zijn geen onderwerpen die in het bestemmingsplan worden geregeld. Deze vragen zullen verder aan de orde kunnen komen in het reguliere overleg met de bewoners. Indien gewenst kan met inspreker daarover afzonderlijk worden gesproken.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan aan te passen voor het onderdeel bouwhoogte.

Inspraakreactie 18

In deze inspraakreactie wordt het volgende opgemerkt:

- a. De landschapskenmerken die nog herinneren aan de postmiddeleeuwse polderstructuur van het gebied zijn geheel wegbestemd.

- b. Er is geen rekening gehouden met de wenselijkheid het Dordtse buitengebied thans zo veel mogelijk van verdere ver- en bebouwing te vrijwaren. Aldus wordt de aantrekkelijkheid van de gemeente Dordrecht als vestigingsplaats geschaad.
- c. Door de uitvoering van het plan zouden verdere potentiële mogelijkheden voor inspirerend recreatief medegebruik niet meer benut kunnen worden.
- d. Juist omdat het onderwerpelijke gebied nog van historische en potentiële recreatieve belevingswaarde is, had de nagestreefde herontwikkeling niet moeten worden overwogen zolang er elders nog acceptabeler alternatieven te benutten zijn. Dat lag trouwens ook in de rede omdat de behoefte aan bedrijfsruimte mogelijk wordt onderschat en dat ernstige financiële consequenties kan hebben.

Commentaar:

- a. In het kader van de Mer-procedure is op de notitie reikwijdte en detailniveau een zienswijze ingediend met hetzelfde onderwerp. Geantwoord is dat het op basis van het programma van eisen niet haalbaar is gebleken om de twee kreekbeddingen te handhaven. Tevens is aangegeven dat een cultuurhistorische element als de Rijksstraatweg wordt ingepast en dat de bijbehorende bomenstructuur zoveel mogelijk behouden wordt.
- b. Vanuit rijk, provincie en gemeente is er geen wenselijkheid om dit gebied te vrijwaren van verdere ver- en bebouwing. De gebied staat te boek als toekomstig bedrijventerrein. Het bieden van ruimte voor bedrijfsvestiging en het beschikbaar hebben van de daarvoor benodigde werkgelegenheid, draagt evenzeer bij aan de aantrekkelijkheid van Dordrecht als vestigingsplaats.
Daarentegen staat het gebied van de Nieuwe Dordtse Biesbosch beschreven als een gebied voor agrarische-, natuur- en recreatieve functies.
- c. Zie commentaar onder b.
- d. In het onderdeel 'vooraf' is ingegaan op de nut en noodzaak van deze ontwikkeling.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspraakreactie 19

Deze anonieme inspraakreactie keert zich tegen het feit dat:

- a. Het milieubelang niet volwaardig wordt meegewogen
- b. de beperking van het voorkeursalternatief tot een alternatief dat de doorstroming van verkeer op de N3 op één plek zou moeten verbeteren maar géén maatregelen bevat ter mitigatie van de toename van de verkeers- en milieuhinder c.a. vanwege de N3 elders, niet in het belang van het milieu is.
- c. Het voornemen leidt noodzakelijk tot nieuwe verkeersknelpunten met toename van ongevalsrisico's.
- d. Niet aangetoond is dat de voorgestane ontwikkeling in het belang is van een goede ruimtelijke ordening, nu het onderzoek naar de gevolgen voor geluid en luchtkwaliteit tekortschiet en duurzame ruimtelijke kwaliteit niet is verzekerd.

Commentaar:

Deze inspraakreactie heeft als onderwerp: inspraakreactie voorontwerpbestemmingsplannen Rijksweg A16 – N3 en Dordtse Kil IV. Om deze reden is dezelfde inspraakreactie ook opgenomen in de inspraakreacties op Rijksweg A16 – N3.

- a. Milieubelang niet volwaardig meegenomen

Er is een MER opgesteld juist met de bedoeling het milieubelang bij de besluitvorming volwaardig te laten meewegen. In het MER heeft een brede afweging plaatsgevonden van de verschillende milieuaspecten.

Voor de beantwoording met betrekking tot naleving geluid, monitoring luchtkwaliteit en groot onderhoud N3 wordt verwezen naar het commentaar op inspraakreactie onder 9.

Zie voor het overige 'Vooraf', onderdeel MER.

b. Verkeer en milieu N3

Afbakening onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied voor de diverse milieuonderzoeken is in overeenstemming met de wettelijke eisen. In het kader van het MER is waar nodig een groter gebied dan het plangebied onderzocht. . Zie rapportage MER Dordtse Kil IV onderdeel luchtkwaliteit en de rapportage MER Dordtse Kil IV deelrapport Akoestisch onderzoek.

N3 elders

Buiten de projectgrenzen zijn voor de N3 geen maatregelen opgenomen. In het akoestisch onderzoek A16-N3 is gecheckt of er ten gevolge van maatregelen in het bestemmingsplan Dordtse Kil IV overschrijding van wettelijke normen op de N3 optreedt. Zie inspraakreactie onder 9. Daarnaast wordt buiten de projectgrenzen het wegverkeerslawaai (op basis van Geluidproductieplafonds), luchtkwaliteit (NSL) en externe veiligheid jaarlijks gemonitord. Indien nodig kan dit leiden tot maatregelen.

Verkeerscijfers

Ten behoeve van het MER zijn de verkeerscijfers zorgvuldig onderbouwd. Deze zijn beschreven in de rapportage Planuitwerking en voorbereiding realisatie aansluiting A16-N3. Het onderzoek is niet gebaseerd op verouderde verkeersgegevens. Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van de op dat moment meest recente versies van zowel het NRM-model als het RVMK-model. Beide modellen zijn gebruikt om tot een afgewogen en onderbouwde prognose voor 2030 te komen, waarbinnen de situatie met en zonder aanpassing van de aansluiting N3-A16 inzichtelijk is gemaakt. Daarmee zijn ook de milieueffecten op een verantwoorde wijze onderbouwd.

Afvalverbrandingsinstallatie/energie-installatie

De uitstoot vanwege afvalverbrandings-/energie-installaties is in de berekeningen van het NSL opgenomen in de gehanteerde achtergrondconcentraties.

c. Toename ongevallen

Het is inherent aan het toevoegen van nieuwe functies en nieuwe wegen en daarmee een toename van verkeer dat er sprake kan zijn van een toename van het aantal ongevallen. Echter het streven is altijd een verkeersveilig ontwerp te maken en dat is ook hier het geval. Het ontwerp voldoet aan de daarvoor geldende normen en is bijvoorbeeld afgestemd met de fietsersbond.

d. Goede ruimtelijke ordening

De aanleg van de parallelstructuur en de verbetering van het knooppunt dragen bij aan een betere doorstroming van zowel het landelijke wegennet, als het plaatselijk wegennet. De aanleg van het bedrijventerrein is een belangrijk onderdeel van het totale gebied Westelijke Dordtse Oever. Het gehele gebied zorgt voor een belangrijk deel voor de werkgelegenheid in Dordrecht. Kijkend naar de structuur (of het ordenen van ruimten) is het niet onlogisch om aan de randen van het Eiland van Dordrecht tot bedrijfsontwikkeling te komen. Andere functies zoals wonen, agrarisch, recreatie, natuur vinden we op andere locaties op het Eiland.

Vanuit een oogpunt van ruimtelijke ordening is er sprake van een opzet gericht op behoud en versterking van ruimtelijke kwaliteiten. Niet alleen in de Structuurvisie Dordrecht 2040, maar bijvoorbeeld ook in de provinciale structuur Ruimte en Mobiliteit is deze opzet van het Eiland van Dordrecht terug te vinden.

Zowel in het bestemmingsplan, als in het opgestelde MER zijn ook de door inspreker genoemde onderdelen geluid en luchtkwaliteit uitvoerig onderzocht.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.