

## NOTA ZIENSWIJZEN WIJZIGINGSPLAN MOLENPOLDER FASE 1

Het ontwerp wijzigingsplan Molenpolder fase 1 heeft met ingang van 10 juni 2015 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn 11 zienswijzen ingediend. Hieronder zijn de ingediende zienswijzen geanonimiseerd weergegeven en van een beantwoording voorzien en is aangegeven of er aanleiding bestaat het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze	Datum	
1	17 juni 2015	Waterschap
2	16 juli 2015	Zuidijk 38A
3	14 juli 2015	Molenweg 28
4	15 juli 2015	Molenweg 28
5	17 juli 2015	Molendijk 65
6	20 juli 2015	Molenweg 15, 23, 25, 26, 28, 31, 32, 35, 40, 44, Molendijk 33, 35, 49, 55, 79, 105 Willemstraat 4 (volkstuint) Zuidijk 27, 31, 33, 37, 39, 43, 47, 49, 55 Stationsweg 28 Kaai 3, 6
7	20 juli 2015	Molendijk 105
8	20 juli 2015	Zuidijk 37
9	20 juli 2015	Molenweg 35
10	21 juli 2015	Provincie Zuid-Holland
11	22 juli 2015	Molendijk 29

Een aantal zienswijzen zien op dezelfde onderwerpen. Hieronder vindt u per onderwerp onze reactie. In de reactie op de zienswijzen wordt hiernaar verwezen.

	Onderwerp	Reactie	Wijzigingen
1.	<b>Verhouding wijzigingsplan versus moederplan</b>	Het bestemmingsplan Oude-Tonge is op 13 december 2012 door de gemeenteraad vastgesteld en op 6 februari 2014 onherroepelijk geworden. In dit bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om in het gebied de Molenpolder woningen te bouwen. Hiermee heeft de besluitvorming ten aanzien van de keuze om ter plaatse van de Molenpolder woningbouw te plegen in het kader van het bestemmingsplan Oude-Tonge reeds plaatsgevonden. De ontwikkeling van de Molenpolder zelf staat dan ook niet meer ter discussie. Toentertijd kon tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Oude-Tonge een zienswijze op het plan worden ingediend. Tegen de	De zienswijzen tegen dit onderwerp vormen geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.

	<p>ontwikkeling van de Molenpolder zijn destijds echter geen zienswijzen ingediend. Ook is er geen beroep ingediend tegen de wijzigingsbevoegdheid.</p> <p>Het wijzigingsplan vormt de uitwerking van de wijzigingsbevoegdheid uit het moederplan waarbij getoetst wordt aan de voorwaarden uit deze wijzigingsbevoegdheid, zoals opgenomen in het moederplan. In het wijzigingsplan is dan ook beschreven op welke wijze aan deze voorwaarden wordt voldaan.</p>	
<b>2. Verkeersintensiteit Molenweg</b>	<p>In 2007 is er een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is in het kader van het wijzigingsplan geactualiseerd waarbij is nagegaan of de resultaten uit het onderzoek uit 2007 nog bruikbaar zijn. Naar aanleiding van de zienswijzen is een extra telling uitgevoerd over een langere periode (15 maart 2016 tot en met 23 maart 2016) op de locatie Molendijk, tussen Molenstraat en Oudelandsedijk en op de locatie Langeweg tussen Capelleweg en Schoolstraat. Ook uit deze tellingen is gebleken, dat de rapporten uit 2007 en 2014 bruikbaar zijn.</p> <p>In het verkeerskundig onderzoek is onder andere onderzocht wat de intensiteit op de Molenweg wordt na realisatie van de woningen in de Molenpolder. Daarbij is ook onderzocht of de capaciteit van de Molenweg voldoende is. Uit het onderzoek blijkt dat de autonome intensiteit in 2020 (dus zonder ontwikkeling Molenpolder) op het zuidelijk deel van de Molenweg 350 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Dit is zeer laag. De woningen in de Molenpolder leiden tot 750 extra autoritten per etmaal, ervan uitgaande dat het maximum aantal van 100 woningen wordt gerealiseerd. De totale prognose bedraagt daarmee 1.100 motorvoertuigen per etmaal. De capaciteit van een erftoegangsweg (bijvoorbeeld een woonstraat, 30 km/h-zone), zoals de Molenweg, bedraagt 3.000 motorvoertuigen per etmaal. De Molenweg heeft dus ruim voldoende capaciteit om het extra verkeer van de Molenpolder aan te kunnen en het verkeer goed door te laten stromen. Ook in de toekomst als het verkeer toeneemt (autonome groei). De westelijke verbinding van de Molendijk naar de Molenweg is smal en zal daarom verbreed worden. Zie ook punt 4 Ontsluiting Molenweg.</p> <p>In 2011 is de Verkeersstructuurvisie Oude-Tonge vastgesteld. Hierin is onderzocht of de bestaande infrastructuur aangepast moet worden vanwege diverse ruimtelijke ontwikkelingen. Een van deze ontwikkelingen is de Molenpolder. In de verkeersstructuurvisie is een doorkijk gegeven tot 2020 waarbij een verkeersmodel is opgesteld waarin alle ontwikkelingen zijn meegenomen. Hierbij is uitgegaan van een 'worst case' scenario. Uit het onderzoek blijkt dat als gevolg van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome mobiliteitsgroei de verkeersintensiteiten – procentueel gezien – op diverse wegen sterk stijgen. Dit leidt echter niet tot noemenswaardige problemen. In absolute zin zijn de toenames acceptabel. Ook is de aanleg van een rondweg onderzocht. Hierbij zijn twee varianten ("linksom" en "rechtsom") beschouwd en doorgerekend. Uit het onderzoek is gebleken dat de aanleg van een randweg niet kosteneffectief is. In de verkeersstructuurvisie wordt aangegeven, dat een randweg linksom slechts 500 motorvoertuigen per etmaal verwerkt en heeft nauwelijks effect. Een randweg rechtsom verwerkt 1.300 motorvoertuigen per etmaal en heeft wenselijke effecten. Aanleg is echter kostbaar en doorsnijdt open landschap. De aanleg van een randweg biedt weinig meerwaarde ten hoge maatschappelijke kosten.</p>	<p>Er zijn extra verkeerstellingen uitgevoerd over een langere periode. Het verkeersonderzoek en akoestisch onderzoek is op dit punt geactualiseerd.</p>

3.	<b>Langzaamverkeer</b>	<p>Voor het langzaamverkeer wordt in twee uitgangen voorzien: één die aansluit op de Zuiddijk en één die aansluit op de oostelijke verbinding van de Molendijk op de Molenweg. In onderstaande afbeelding is de indicatieve ligging van de ontsluitingen weergegeven. Deze twee uitgangen worden ook als calamiteitenroute gebruikt, maar zijn voor normaal autoverkeer niet toegankelijk. Daarmee wordt bij de ontsluiting van de wijk het langzaamverkeer grotendeels gescheiden van het autoverkeer. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. De ontsluiting aan de Zuiddijk zal uitsluitend gebruikt worden door langzaamverkeer richting het centrum van Oude-Tonge. De ontsluiting op de Molenweg zal door langzaamverkeer gebruikt worden voornamelijk richting het busstation en de middelbare school. De Molenweg is een 30 km/h-weg. Het Duurzaam Veilig principe van dit soort wegen is dat meerdere vervoersmodaliteiten (fietsers en auto's) gemengd kunnen worden. Ook met de toename van het verkeer door de nieuw te bouwen woningen blijft de intensiteit (1100 motorvoertuigen per etmaal) zodanig laag, dat autoverkeer en langzaamverkeer veilig gemengd kunnen worden. De verkeerskundige stelregel is dat op dergelijke straten de intensiteit maximaal 3.000 motorvoertuigen per etmaal mag bedragen. Pas vanaf een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/h dienen autoverkeer en langzaamverkeer gescheiden te worden. Dit is landelijk beleid, dat ook hier in Oude-Tonge wordt toegepast.</p>	De zienswijzen tegen dit onderwerp vormen geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
----	------------------------	--	--

<p><b>4. Ontsluiting Molenweg</b></p>	<p>De capaciteit van de Molenweg (3.000 mvt/etmaal) is ruim voldoende voor de te verwachten intensiteit (1.100 mvt/etmaal). De wijk kan dan ook via één hoofdontsluiting worden ontsloten. Een tweede ontsluiting is voor de doorstroming niet benodigd. Wel is het raadzaam om een tweede ontsluiting te realiseren voor calamiteiten. Hierin wordt voorzien door de langzaamverkeersverbindingen ook als calamiteitenroute in te richten. Hierdoor zijn er voor calamiteiten in totaal drie routes beschikbaar.</p>	<p>De zienswijzen tegen dit onderwerp vormen geen aanleiding tot aanpassing van het</p>

		<p>In het verkeerskundig onderzoek is ook onderzoek uitgevoerd naar de maatvoering van de wegen. Hieruit blijkt dat voor een goede afwikkeling de 30 km/h wegen, waaronder de Langeweg en de Molenweg vallen, een minimaal profiel van 4,80 meter dienen te hebben. De intensiteiten in Oude-Tonge zijn relatief laag en er is weinig kans op tegemoetkomend verkeer. Daarom is een smal profiel gewenst om de snelheid van het autoverkeer laag te houden. Daarom is de breedte van 4,80 meter het uitgangspunt. Hiermee wordt ook voldaan aan de landelijke richtlijn voor wegbreedtes uit het ASVV 2014 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom). De ASVV is een handboek met richtlijnen die landelijk geaccepteerd en toegepast worden.</p> <p>De westelijke ontsluiting van de Molendijk op de Molenweg is met een breedte van 3,50 meter smal. De Langeweg heeft wel een breedte van 4,80 meter. De andere wegen in de omgeving hebben een profielbreedte van circa 6,00 meter. In het rapport uit 2007 zijn doorstromingsberekeningen gemaakt voor de Molenweg. Hieruit blijkt dat ondanks het smalle profiel voldoende capaciteit beschikbaar is om het extra verkeer van de Molenpolder aan te kunnen op de Molenweg. Desondanks is besloten om de Molenweg te verbreden tot 4,80 meter.</p>	wijzigingsplan.
5.	<b>Akoestisch onderzoek</b>	<p>De Molenweg en omliggende wegen zijn allemaal wegen met een maximum snelheid van 30 km/h. Omdat sprake is van een 30 km/h weg, is de Wet geluidhinder niet van toepassing en wordt voldaan aan de wettelijke eisen die gesteld worden aan geluidhinder. Uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is niettemin onderzocht in hoeverre sprake kan zijn van geluidhinder vanwege de 30 km/h weg. Doelstelling van de gemeente daarbij is om de geluidbelasting niet meer te laten toenemen dan maximaal 1,5 dB: een maximaal toelaatbare toename die zou gelden als er sprake was van een 50 km/u weg.</p> <p>Uit dit onderzoek blijkt dat voor één woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden met 2,66 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. Door de aanleg van een stiller wegdek is een reductie te bereiken tot onder de 1,5 dB. Met de ontwikkelende partij is de afspraak gemaakt dat zij op het moment dat de eerste woningen in gebruik worden genomen, maatregelen zullen treffen die waarborgen dat de toename van geluidsbelasting nooit hoger uitkomt dan 1,5 dB. Indien uiteindelijk niet meer dan 55 woningen worden gebouwd, is het voldoende om de huidige klinkerverharding ter plaatse van de woning te vervangen door bijvoorbeeld asfalt. Indien meer dan 55 woningen worden gebouwd, dient stil wegdek te worden aangelegd, zoals aangegeven in de bijlage van het akoestisch onderzoek. Daarnaast zou de ontwikkelaar er ook voor kunnen kiezen om andere maatregelen te treffen, bijvoorbeeld door middel van gevelsanering in overleg met de eigenaren van de woning, zodat binnen in de woning sprake is van een goed woon- en leefklimaat (binnenwaarde is maximaal 33 dB).</p> <p>De resultaten van het akoestisch onderzoek worden in de toelichting van het wijzigingsplan opgenomen. Het akoestisch onderzoek wordt als bijlage bij het wijzigingsplan gevoegd.</p>	In de toelichting wordt paragraaf 4.5.2 en 4.5.3 aangevuld met de resultaten uit het akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd. Naar aanleiding van recentere verkeerstellingen is het akoestisch onderzoek geactualiseerd.
6.	<b>Bouwverkeer</b>	<p>In de overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer worden bepalingen opgenomen over de route van het bouwverkeer. Hierbij zal rekening worden gehouden met de molen "De Korenbloem". Ook staan daar bepalingen in over het veroorzaken van schade (en het herstellen daarvan). Daarnaast is het gebruikelijk om voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden een nulmeting uit te</p>	De zienswijzen tegen dit onderwerp vormen geen aanleiding tot

	<p>voeren op locaties waar mogelijkerwijze schade kan ontstaan als gevolg van realisatie van het plan. Hiermee kan de eventueel ontstane schade worden vastgelegd. De initiatiefnemer van het bouwplan is verantwoordelijk voor de mogelijk ontstane schade.</p> <p>Conform de Wet geluidhinder is het niet verplicht om akoestisch onderzoek uit te voeren naar de geluidhinder van het bouwverkeer. Ook uit diverse jurisprudentie (200903287/1/R1) blijkt dat het uitvoeren van akoestisch onderzoek voor bouwverkeer niet benodigd is. Het bouwverkeer ziet op een uitvoeringsaspect van het plan en niet op de geluidsbelasting als gevolg van het wijzigingsplan zelf. Daarnaast is de eventuele geluidsoverlast van het bouwverkeer maar tijdelijk.</p> <p>Gevolgen van bouwverkeer betreft overigens een uitvoeringsaspect, dat in het kader van de procedure van het wijzigingsplan niet relevant is.</p> <p>Overigens zijn de Molendijk en Molenweg nu ook toegankelijk voor zwaar verkeer, waaronder landbouwverkeer.</p>	aanpassing van het wijzigingsplan.
<b>7. Informatievoorziening</b>	<p>De gemeente is niet verplicht om een informatieavond te organiseren. De wijzigingsbevoegdheid was al in het bestemmingsplan Oude-Tonge opgenomen. Hiermee waren de ontwikkeling en de bijbehorende randvoorwaarden al bekend. Het wijzigingsplan dient te voldoen aan deze randvoorwaarden. Dit wordt in de toelichting van het wijzigingsplan onderbouwd. Ons inziens zou daarmee een informatieavond geen grote toegevoegde waarde hebben, omdat de besluitvorming omtrent het plan al heeft plaatsgevonden in het kader van het bestemmingsplan Oude-Tonge en de exacte invulling/verkeering van het plan nog niet bekend is. Ten aanzien van de verkeersaspecten wordt op basis van het uitgevoerde onderzoek zoveel mogelijk duidelijkheid verschaft. In de hiervoor weergegeven reacties wordt hier uitgebreid op ingegaan.</p>	De zienswijzen tegen dit onderwerp vormen geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
<b>8. Ladder duurzame verstedelijking</b>	<p>Op 9 juli 2014 heeft Provinciale Staten van de Provincie Zuid-Holland de Visie Ruimte en Mobiliteit, het Programma Ruimte, het Programma Mobiliteit en de Verordening Ruimte vastgesteld. In de Verordening Ruimte is de Ladder voor duurzame verstedelijking, zoals wettelijk vastgelegd in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening, als volgt aangevuld:</p> <p>Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;</li> <li>b. in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, of</li> <li>c. indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die, <ol style="list-style-type: none"> <li>i. gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,</li> <li>ii. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1. van toepassing is, en</li> <li>iii. zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.</li> </ol> </li> </ol>	Paragraaf 2.2 van de toelichting wordt aangevuld met de onderbouwing van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

*Ad A. Woningbehoefte*

De gemeente Goeree-Overflakkee heeft op 16 oktober 2014 de Woonvisie 2014-2020 vastgesteld en op 3 september 2015 geactualiseerd. Op basis van de Structuurvisie Goeree-Overflakkee is Oude-Tonge in de woonvisie aangewezen als verzorgingskern. Daarbij geldt dat woningbouw wordt geconcentreerd in de die kernen, die door aard, schaal en locatie een bijdrage leveren aan een blijvend goed functionerend voorzieningenniveau en een adequate zorgstructuur. Voor de drie aanwezige verzorgingskernen is een toename van 300 woningen toebedeeld, uitgaande van een richtgetal van 100 woningen per woonkern. Wanneer er in kernen geen behoefte blijkt te zijn kan de ruimte worden ingezet in andere kernen, mits er geen overschrijding van het totaal geraamde aantal plaatsvindt.

Binnen de bebouwingsgrenzen van Oude-Tonge is nauwelijks fysieke ruimte aanwezig voor nieuwe woningbouw en voor de beschikbare ruimte zijn reeds plannen opgesteld. Het beleid voor de bestaande kern is meer gericht op kwaliteit dan op kwantiteit. Bij herstructurering zal hier invulling aan worden gegeven door middel van verdunning. Door deze verdunning, demografische verschuivingen en gewijzigde woonwensen, is er behoefte aan de bouw van 100 nieuwe woningen.

In het woningbouwprogramma voor 2014-2020 is Molenpolder als ontwikkellocatie aangeduid. Het woningbouwprogramma gaat voor de periode van 2015 tot en met 2019 uit van 55 woningen (fase 1a, in onderstaande tabel aangeduid als gebied 1). De overige 45 woningen zijn geprogrammeerd na 2019 (fase 1b, in onderstaande tabel aangeduid als gebied 2).

Plan	Planstatus	Categorie 1	Categorie 2A	Categorie 2B	Categorie 3	Categorie 4	Totaal
		opleveren 2014	waarschijnlijk 2015-2019	bijzonder	reserve	na 2020	
<b>OUDE-TONGE</b>							<b>Verzorgingskern</b>
Molenpolder (gebied 1)	wijz. bevoegdheid	0	55	0	0	45	100
Molenpolder (gebied 2)	wijz. bevoegdheid	0	0	0	0	50	50
Ebbe en vloed	uitwerkingsbev.	0	0	0	68	0	68
Capelleweg	wijz. bevoegdheid	0	5	0	0	0	5
Handelskade	vastgesteld	0	0	0	39	0	39
Madeno Racing	vastgesteld	0	0	0	0	24	24
Camping Oude-Tonge	geen	0	0	0	0	50	50
Molendijk	principeakkoord	0	7	0	0	0	7
							0
							0
	<b>Totaal</b>	<b>0</b>	<b>67</b>	<b>0</b>	<b>107</b>	<b>169</b>	<b>343</b>

Bovenstaand overzicht geeft het op 3 september geactualiseerde woningbouwprogramma weer. Bij categorie 4 staat "na 2020" aangegeven. Hiermee wordt na "1-1-2020" bedoeld.

In de brief van 3 november 2015 hebben gedeputeerde staten van Zuid Holland aangegeven te kunnen instemmen met het geactualiseerde woningbouwprogramma. Voor de woningbouwplannen die opgenomen zijn in de categorie 2 en 4 geldt dat deze voldoen als verantwoording van de woningbouwopgave in bestemmingsplannen als bedoeld in de Verordening ruimte (trede 1 van de ladder voor duurzame verstedelijking). De brief van de provincie is als bijlage 1 bij dit plan opgenomen.

In de regionale woonvisie is hiermee op regionaal niveau de woningbehoefte aangetoond en toebedeeld aan de verschillende kernen en locaties, waaronder de Molenpolder in Oude-Tonge. Hiermee is voldaan aan trede 1 van de ladder duurzame verstedelijking.

*Ad B. Locatie*

Volgens trede 2 van de ladder van duurzame verstedelijking dient te worden onderzocht of de behoefte aan woningen kan worden voorzien in bestaand dorpsgebied door herstructurering, transformatie of anderszins.

*Is de Molenpolder aan te merken als bestaand dorpsgebied?*

Trede 2 van de ladder van duurzame verstedelijking is niet van toepassing voor locaties die gelegen zijn binnen bestaand dorpsgebied. De Molenpolder betreft een locatie welke aan de noord- en oostzijde grenst aan de bebouwing aan de Molendijk en aan de zuid- en westkant afgekaderd door bestaande bebouwingslinten. De locatie is tevens gelegen binnen het bestemmingsplan Oude-Tonge Dorp. De aangrenzende wegen (Molenweg, Molendijk en Zuiddijk) en de daaraan gelegen woningen maken ook deel uit van dit bestemmingsplan. De locatie is dan ook gelegen te midden van voor woondoeleinden bestemde percelen en er is geenszins sprake van een locatie in het buitengebied en ook niet van een uitleglocatie.

Onder Bestaand stads- en dorpsgebied) wordt verstaan: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing, met inbegrip van daartoe bouwrijp gemaakte terreinen, ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid (uitgezonderd glastuinbouw), detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. (Verordening Ruimte 2014). Zoals reeds eerder vermeld is de Molenpolder echter wel een locatie welke is ingeklemd tussen de bestaande bebouwing aan de Molenweg, Molendijk en Zuiddijk (zie onderstaande afbeelding). Derhalve kan gesteld worden dat de Molenpolder deel uit maakt van het stedenbouwkundige samenstel van Oude-Tonge en derhalve conform de definitie van bestaand stads- en dorpsgebied uit de Verordening Ruimte 2014 weldegelijk deel uitmaakt van het bestaand stads- en dorpsgebied.



		<p>Indien er vanuit gegaan wordt dat geen sprake is van een bestaand dorpsgebied dient te worden nagegaan of er andere beschikbaar locaties zijn in de woonbehoefte van de Molenpolder kunnen voorzien. In de woonvisie is voor Goeree-Overflakkee een kernenprofilering opgenomen. Tezamen met Ouddorp en Dirksland is Oude-Tonge aangewezen als zijnde verzorgingskern. Zoals vermeld in de woonvisie staat is er in de verzorgingskernen een grotere behoefte aan woningen dan in de kleinere kernen. Niet voor niets zijn er voor de drie verzorgingskernen tezamen circa 300 woningen opgenomen in het woningbouwprogramma.</p> <p>Omtrent de realisatie van woningbouw wordt in de woonvisie onder andere gesteld dat: “woningbouw wordt geconcentreerd in die kernen, die door aard, schaal en locatie een bijdrage leveren aan een blijvend goed functionerend voorzieningenniveau en een adequate zorgstructuur. De toevoeging van woningen aan het streekcentrum en de verzorgingskernen komt ook overeen met de destijds gehouden woningbehoefteonderzoeken in de voormalige gemeenten. Deze laten een grote toevoeging zien in Middelharnis en een wat beperktere toevoeging in de kernen Ouddorp, Dirksland en Oude-Tonge”. Tevens staat hier vermeld dat de vraag in de meeste steunkernen negatief was. Toename van de woningvoorraad dient daarom met name gericht te zijn op de lokale behoefte”.</p> <p>Op grond van het voorgaande dienen bij de afweging van alle beschikbare locaties binnen bestaand dorpsgebied te worden uitgegaan van het gehele verzorgingsgebied van Oude-Tonge. Indien nader wordt beschouwd welk verzorgingsgebied Oude-Tonge in haar rol als zijnde verzorgingskern beslaat kan worden geconcludeerd dat alle kernen uit de voormalige gemeente Oostflakkee (Achthuizen, Den Bommel en Ooltgensplaat) vallen onder het verzorgingsgebied van Oude-Tonge. Deze kernen zijn zeer nauw met elkaar verbonden.</p> <p><i>Afweging van locaties binnen het verzorgingsgebied van Oude-Tonge</i>  In het kader van de tweede trede van de ladder van duurzame verstedelijking is bezien of er binnen het BSD van Oude-Tonge of in het BSD van de omliggende kernen vallende onder het verzorgingsgebied van Oude-Tonge alternatieve locaties beschikbaar zijn.</p>	
--	--	---	--



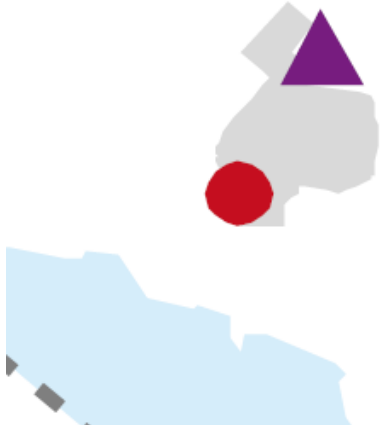
Voor wat betreft de overige locaties binnen het bestaand dorpsgebied geldt dat aldaar weinig fysieke ruimte aanwezig is voor nieuwe woningbouw en voor de beschikbare ruimte zijn reeds plannen opgesteld. Het beleid voor de bestaande kern is ook meer gericht op kwaliteit dan op kwantiteit. Bij herstructurering zal hier invulling aan worden gegeven door middel van verdunning. Derhalve wordt bij de Molenpolder ook ingezet op een Dorps Woonmilieu waarbij sprake is van een zeer ruime planopzet waarbij ook woningen gerealiseerd zullen worden welke op zeer ruime kavels worden gesitueerd. De woningdichtheid zal hierbij maximaal 25 woningen per hectare bedragen.

Ten aanzien van de overige locaties binnen Oude-Tonge zijn deze onderstaand per locatie nader toegelicht. Als volgt:

	<p><u>Capelleweg</u>  Net als voor de Molenpolder is deze locatie opgenomen als wijzigingsbevoegdheid in bestemmingsplan Oude-Tonge Dorp. Op de locatie kunnen maximaal 7 vrijstaande woningen gerealiseerd worden. Gezien de beschikbare ruimte op deze locatie, is in het woningbouwprogramma uitgegaan van slechts 5 woningen.</p> <p><u>Molendijk</u>  De ontwikkeling Molendijk betreft het slopen van een schuur en het nieuw bouwen van woningen in een bestaand dijklint. Per saldo worden hier 7 woningen toegevoegd welke zijn opgenomen in categorie 2A van het woningbouwprogramma.</p> <p><u>Ebbe en Vloed</u>  Ebbe en vloed betreft een locatie alwaar een verzorgingstehuis was gesitueerd hetgeen bestond uit gestapelde bouw. De aanwezige opstallen zijn inmiddels gesloopt en de locatie is opgenomen in het bestemmingsplan Oude-Tonge Dorp als zijnde uit te werken gebied en is opgenomen in het woningbouwprogramma als zijnde reserveplan (plannen die worden ingezet als daar marktruimte voor is). In de bij het bestemmingsplan behorende regels is hierbij opgenomen dat er maximaal 51 gestapelde woningen zijn toegestaan waarbij eveneens (centrale) zorgverlening kan plaatsvinden. Het totale maximumaantal woningen op deze locatie bedraagt 68. Deze locatie leent zich ook niet voor grondgebonden woningen, doch voor een andersoortige ontwikkeling zoals (zorg)appartementen en levensloopbestendige woningen in de coöperatieve huursfeer. De locatie heeft een oppervlakte van iets meer dan 8.000 m<sup>2</sup>, waarbij er tevens een persleiding op deze locatie is gelegen. Rekening houdend met het feit dat er openbare voorzieningen zoals wegen, plantsoenen, trottoirs, etc. dienen te worden aangelegd resteert er op deze locatie circa 4.800 m<sup>2</sup> voor de realisatie van woningen. Indien er een soortgelijk woonmilieu gecreëerd wordt als in de Molenpolder (Dorps woonmilieu) met een dichtheid van 25 woningen per hectare zou dit betekenen dat er slechts circa 20 woningen op de locatie Ebbe en Vloed gerealiseerd kunnen worden. Geconcludeerd kan worden dat deze locatie ongeschikt is om de geprojecteerde woningaantallen als in de Molenpolder te kunnen realiseren. Gezien de beschikbare ruimte op deze locatie ligt het voor de hand dat alhier een geheel ander woonmilieu dan het woonmilieu in de Molenpolder (Dorps woonmilieu met relatieve lage bebouwingsdichtheid) wordt gerealiseerd hetgeen naar alle waarschijnlijkheid zal bestaan uit gestapelde bouw zoals (zorg)appartementen in de coöperatieve huursfeer.</p> <p><u>Handelskade</u>  De Handelskade betreft een andersoortige ontwikkeling bestaande gestapelde bouw waarbij een combinatie wordt gemaakt tussen recreatie, detailhandel, horeca en wonen. Hierbij dient te worden opgemerkt dat er inmiddels een deel van de ontwikkeling aan de Handelskade is gerealiseerd en de resterende woningen zijn opgenomen als zijnde reserveplan in het woningbouwprogramma.</p>	
--	--	--

		<p><u>Madeno Racing</u> Dit betreft een planlocatie met een kleine oppervlakte alwaar een plan is opgesteld voor de realisatie van 24 appartementen. Het betreft derhalve een andersoortige ontwikkeling waarbij het plan is opgenomen als zijnde reserveplan in het woningbouwprogramma. Daarbij is deze planlocatie niet geschikt om een ontwikkeling als de Molenpolder te realiseren.</p> <p><u>Camping Oude-Tonge</u> Voor deze locatie geldt dat deze thans een recreatieve bestemming heeft en is opgenomen als categorie 3 (reserveplan). De initiatiefnemer voor de ontwikkeling van de Molenpolder is ook eigenaar van deze locatie en deze heeft geen voornemens om binnen afzienbare tijd de huidige recreatieve bestemming te wijzigen en woningbouw te realiseren op deze locatie. Daarbij komt dat de oppervlakte van deze locatie circa 1 hectare groot is terwijl er in het woningbouwprogramma 50 woningen zijn opgenomen voor deze locatie. Er is dan ook sprake van een ontwikkeling met een woningdichtheid van ca. 50 woningen per hectare. Dit is een 100% hogere dichtheid dan de Molenpolder en derhalve een geheel ander woonmilieu, welke getypeerd kan worden als zijnde Centrum-dorps.</p> <p><u>Suyssewaarde</u> De locatie Suyssewaarde is niet opgenomen in het woningbouwprogramma en betreft een locatie welke is gelegen buiten het bestaand stads- en dorpsgebied. Deze locatie is daarnaast ook bestemd voor recreatieve doeleinden en niet als woonlocatie.</p> <p><u>Heerenpolder</u> De Heerenpolder ligt aan de oostzijde van het havenkanaal van Oude-Tonge en ligt buiten het bestaand stads- en dorpsgebied. De voormalige gemeente Oostflakkee heeft destijds ingezet om de westzijde van het havenkanaal te ontwikkelen (o.a. sportvelden en recreatiewoningen) en de oostzijde vrij te laten. De Heerenpolder is het enige gebied waar een gelijksoortige ontwikkeling als de Molenpolder plaats kan vinden, echter is deze locatie niet opgenomen in het woningbouwprogramma en zijn er geen plannen bekend voor de Heerenpolder welke voor 2020 gerealiseerd kunnen worden.</p> <p>In de kernen Achtenhuizen, Den Bommel en Ooltgensplaat is geen aantoonbare behoefte aan een ontwikkeling met de grootte van de Molenpolder, noch is er binnen het BSD van deze kleine woonkernen voldoende ruimte (welke thans geen andere functie heeft en ook nog eens beschikbaar is).</p> <p><b>Conclusie</b> Met het bovenstaande in acht genomen kan worden gesteld dat er is voldaan aan de tweede trede van de ladder van duurzame verstedelijking. Opgemerkt dient te worden dat de ontwikkelingen in de Molenpolder de realisatie van andere</p>	
--	--	--	--

		<p>projecten niet uitsluit. Het is en blijft mogelijk om meerdere projecten tegelijkertijd uit te voeren.</p> <p><i>Ad Ci Multimodale ontsluiting</i>  De locatie zal een nieuwe ontsluiting krijgen op de Molenweg, waardoor wordt aangesloten op het bestaande wegennetwerk. Hieromtrent is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Aan de oost- en noordzijde wordt een ontsluiting voor langzaam verkeer aangelegd die tevens als calamiteitenontsluiting gaat dienen. De ontsluiting voor het langzaam verkeer sluit vervolgens aan op het fietspadennet. Hiermee wordt de locatie op verschillende wijze ontsloten voor verschillende middelen van vervoer, zoals (elektrische) fiets, brommer, scooter en auto. Voorts is er een openbaar vervoervoorziening op loopafstand van de planlocatie. Aldaar is een busstation gesitueerd, hetgeen fungeert als knooppunt voor de busverbindingen naar Noord-Brabant, Zeeland, de Hoekse Waard en Rotterdam.</p> <p><i>Ad Cii Kwaliteitskaart Visie Ruimte en Mobiliteit</i>  Op de Kwaliteitskaart van de Visie Ruimte en Mobiliteit (Laag van de stedelijke occupatie) valt de locatie Molenpolder binnen de Stads- en dorpsrand, Jonge zeelei en Zeekleipolder. Ten aanzien van de Jonge zeelei en zeekleipolder zien de richtpunten op het herkenbaar houden van het patroon van opwas- en aanwasvelden door behouden en versterken van de dijk als herkenbare landschappelijke structuurdrager in contrast met de grootschalig, open polder, bebouwing concentreert zich in of bij compacte kernen, niet in het open middengebied van de polders, behoud van het contrast tussen de binnendijkse akkerbouwvelden en buitendijkse natuur  Ten aanzien van de Stads- en dorpsranden is het richtpunt als volgt geformuleerd: Ontwikkelingen aan de stads- of dorpsrand dragen bij aan het realiseren van een rand met passende overgangskwaliteit (front, contact of overlap). Uitgangspunt bij ontwikkelingen aan dorpsranden is de contactkwaliteit. Bebouwd gebied en landschap zijn verbonden door zichtbare en begaanbare doorlopende structuren, zoals wegen, paden, dijken, lanen, linten of waterlopen. De structuur die stad en land verbindt, kan een herkenbare landschappelijke onderlegger hebben als een strandwal of rivier. In andere situaties is het kavelpatroon doorlopend. Stad en ommeland blijven beide in hun eigen hoedanigheid herkenbaar en onderscheidend, maar worden in staat gesteld in elkaar door te dringen. Deze soort overgang is typisch voor dorpen of buitenwijken, waarbij de stedenbouwkundige opzet bijvoorbeeld geënt is op het oorspronkelijke landschappelijke (kavel)patroon. Het bestaande kavelpatroon blijft bij de ontwikkeling van de Molenpolder ook behouden en de reeds aanwezige bebouwing aan de Molenweg en de grondgebonden woningen in de Molenpolder vormen voor een geleidelijke overgang naar het stedelijke gebied.  De lintbebouwing langs de Molenweg en de Zuiddijk, die de herkenbare structuurdragers van de polder vormen, blijven bij de ontwikkeling van de Molenpolder behouden. De bebouwing concentreert zich bij de compacte kern van Oude-Tonge. Het contrast met de open polders aan de west- en zuidzijde van de Molenweg blijft behouden en wordt met de ontwikkeling van het plangebied versterkt. Hierbij past de ontwikkeling van het plangebied binnen de doelstelling en richtpunten van de</p>	
--	--	--	--

		<p>kwaliteitskaart.</p> <p><i>Ad Ciii Programma Ruimte</i>  Het plangebied is groter dan 3 hectare en opgenomen op de kaart 'woningbouwlocaties en bedrijventerreinen' van het programma Ruimte. Daarmee voldoet dit wijzigingsplan aan het Programma Ruimte.</p>  <p>Afbeelding: Uitsnede kaart Woningbouwlocaties en bedrijventerreinen' Programma Ruimte</p> <p><b>Conclusie</b>  In de woonvisie is op regionaal niveau de woningbehoefte aangetoond, welke is toebedeeld aan de verschillende kernen en locaties, waaronder de Molenpolder in Oude-Tonge. Hiermee is voldaan aan trede 1 van de ladder duurzame verstedelijking. In de Molenpolder wordt een Dorps woonmilieu gecreëerd en binnen het bestaand dorpsgebied zijn behoudens de locatie Molenpolder geen locaties beschikbaar die in de behoefte van 100 woningen kunnen voorzien en/of betreffen locaties waar andersoortige ontwikkelingen gerealiseerd zullen worden. De locatie Molenpolder wordt op verschillende wijze ontsloten door verschillende middelen van vervoer. Daarnaast voldoet de ontwikkeling aan de richtpunten van de kwaliteitskaart en is de ontwikkeling opgenomen in het Programma Ruimte. Hiermee is de ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen.</p> <p>Paragraaf 2.2 van de toelichting wordt aangevuld met bovenstaande onderbouwing.</p>	
9.	<b>Globale bestemming</b>	<p>In een bestemmingsplan of wijzigingsplan dienen regels ten aanzien van het gebruik en het bouwen vastgelegd te worden. In de wijzigingsbevoegdheid in het moederplan is als randvoorwaarde opgenomen, dat de bouwregels uit de bestemming Woongebied in acht genomen dienen te worden.</p>	Op de verbeelding wordt een aanduiding

		<p>De bestemming Woongebied is een globale bestemming zonder bouwvlakken. In het wijzigingsplan is conform de randvoorwaarde uit het wijzigingsgebied aangesloten op de regels uit deze bestemming. Andere reden voor een globale bestemming is dat er nog geen definitief verkavelingsplan aanwezig is. Dit heeft ook te maken met de wijze van ontwikkelen die in de Molenpolder wordt toegepast, namelijk het vraaggericht ontwikkelen. Deze wijze van projectontwikkeling is erop gericht om het aanbod geheel aan te laten sluiten op de vraag vanuit de markt. Woningzoekenden worden in een zo vroeg mogelijk stadium betrokken bij de planvorming. Dit vraagt om een meer flexibele wijze van bestemmen. Deze wijze van bestemmen is overigens al in meerdere bestemmingsplannen toegepast, zoals het bestemmingsplan Nieuwe Oostdijk in Goedereede.</p> <p>In het wijzigingsplan zijn echter wel allerlei regels gesteld ten aanzien van het bouwen, zoals de maximale goothoogte, afstanden tot perceelsgrenzen en erfbebouwing. Daarmee wordt ook voldaan aan het gestelde in de randvoorwaarden in de wijzigingsbevoegdheid. Met de minimale afstanden tot de perceelsgrenzen wordt voorkomen dat bebouwing direct aan de randen van het plangebied gebouwd kunnen worden. Indien een achtertuin aan de plangrens grenst, is er altijd een minimale afstand van 6 meter aanwezig tot de woning/het hoofdgebouw. Indien de voorzijde van het perceel op de plangrens gericht is, geldt er een minimale afstand van 3 meter, maar daar komt dan nog de breedte van de weg bij ten behoeve van de ontsluiting van de woningen. Overigens worden de bouwplannen getoetst aan de welstandsnota om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen. Om enerzijds de gewenste flexibiliteit te behouden en anderzijds meer rechtszekerheid te kunnen bieden, wordt op de verbeelding langs de rand van het plangebied nabij de Molenweg en Zuiddijk een maximale goothoogte van 6,5 meter toegestaan. Ter plaatse van deze zones is het dus niet mogelijk bebouwing met een hogere goothoogte te realiseren.</p>	<p>opgenomen ter plaatse van de zones waar een maximale goothoogte van 6,5 meter geldt. In de regels wordt hiervoor een bepaling opgenomen.</p>
--	--	--	---

### Zienswijze 1

	Zienswijzen	Reactie	Wijzigingen
a.	<p>Uit de beoordeling van de waterparagraaf valt op te maken dat binnen het plangebied voldaan kan worden aan de waterstaatkundige randvoorwaarden die door het waterschap zijn aangereikt. Met betrekking tot de waterberging en de waterhuishouding worden daartoe een aantal watergangen verbreed en met elkaar verbonden om een goed functionerend watersysteem te creëren. Het ontwerp wijzigingsplan voldoet daarmee aan de waterstaatkundige uitgangspunten. Wij verzoeken u om de initiatiefnemer erop te wijzen dat voor de uitvoering van het plan een watervergunning moet worden aangevraagd bij het waterschap.</p>	<p>De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen. De uitkomst wordt in de waterparagraaf van de toelichting opgenomen.</p>	<p>Paragraaf 4.4 van de toelichting wordt aangevuld met de reactie.</p>

### Zienswijze 2

	Zienswijzen	Reactie	Wijzigingen
a.	U zult begrijpen dat na de eventuele windmolens wij graag willen weten van de Gemeente hoe zij de relatieve rust rond de Molenweg / Zuiddijk denkt te kunnen waarborgen. Wij gaan ervan uit dat de 'ruimte voor ruimte' (het buitengebied) gehandhaafd blijft.	Zie de reactie onder 1 "Verhouding wijzigingsplan versus moederplan" van de beantwoording per onderwerp. Uitsluitend ter plaatse van het wijzigingsgebied Molenpolder kunnen er woningen worden gebouwd. Het buitengebied aan de westkant van de Molenweg en rondom de percelen Molenweg 2 tot en met 18 maakt geen onderdeel uit van dit plan.	De zienswijzen vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
b.	Ook willen wij weten van de Gemeente hoe zij denkt de nieuwe verkeersintensiteit in goede banen te leiden, zodra er 100 woningen gebouwd zijn. De wegen rond de Molenweg / Zuiddijk zijn niet berekend op zoveel extra verkeer, en onze kinderen moeten veilig hun weg kunnen vinden in het dorp.	Zie de reactie onder 2 "Verkeersintensiteit Molenweg" en onder 3 "Langzaamverkeer" van de beantwoording per onderwerp.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.

### Zienswijze 3

	Zienswijzen	Reactie gemeente	Wijzigingen
a.	Is de verkeersbelasting "overlast" doorgerekend naar 2020/2025?	Zie de reactie onder 2 "Verkeersintensiteit Molenweg", 3 "Langzaamverkeer" e van de beantwoording per onderwerp.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
b.	Blijft de geluidsoverlast binnen de voorkeurgrenswaarde van 48 dB en wordt de wettelijke grenswaarde/norm van 63 dB niet overschreden (ook voor het bouwverkeer) ook met een doorrekening naar 2020/2025?	Zie de reactie onder 5 "Akoestisch onderzoek" van de beantwoording per onderwerp.	De toelichting wordt aangevuld met de resultaten van het akoestisch onderzoek.
c.	Wat zijn de gevolgen van het bouwverkeer voor: **De Korenbloem" molen *omwonenden Molendijk/Molenweg/woning Oudlandsedijk (deel woningen is niet geheid.) Hierbij de opmerking geplaatst dat ik er van uit ga dat de gemeente/projectontwikkelaar hier pro-actief mee omgaat en niet wacht tot er eventuele verzakking/scheuren ontstaan en dan pas handelt, zeker gezien het Monument "De Korenbloem".	Zie de reactie onder 6 "Bouwverkeer" van de beantwoording per onderwerp.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.



d.	Is er een onderbouwing voor de economische haalbaarheid van de plannen uitgevoerd en ook gekeken dat er een minimale hoeveelheid verkocht worden (en dat niet zoals bij het project aan de haven en Suysenwaarde grote hoeveelheden woningen onbewoond blijven)?	Tussen de gemeente en de initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst gesloten. In deze overeenkomst zijn allerlei afspraken vastgelegd over de kosten die voor het plan gemaakt worden. Kosten die samenhangen met de realisering van het project komen ten laste van de initiatiefnemer. De woningen in de projecten Handelskade en Suysenwaarde betreffen andere woningtypen (appartementen en recreatieve woningen) dan in de Molenpolder is voorzien (voornamelijk grondgebonden woningen). In het kader van de Ladder duurzame verstedelijking is onderzoek gedaan naar de behoefte aan de woningen in de Molenpolder. Daarbij geldt altijd dat er pas gestart wordt met de bouw als er voldoende woningen verkocht zijn. Overigens wordt er vraaggericht ontwikkeld. Deze wijze van projectontwikkeling is erop gericht om het aanbod geheel aan te laten sluiten op de vraag vanuit de markt. Woningzoekenden worden in een zo vroeg mogelijk stadium betrokken bij de planvorming. De kans dat een grote hoeveelheid woningen onbewoond blijven is daarmee zeer gering.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
e.	Zijn de alternatieven voor bebouwing in Oude-Tonge voldoende onderzocht (locatie Capelleweg/ Heerenpolder/gesloopte locatie Ebbe en Vloed/ Suysenwaarde/ haventerrein) welke allemaal al een reeds betere ontsluiting hebben.	Zie de reactie onder 8 "Ladder duurzame verstedelijking" van de beantwoording per onderwerp.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
f.	Is de veiligheid van fietsers bekeken op de molenweg met de extra verkeersbewegingen (wordt hier geen onveilige situatie gecreëerd?)	Zie de reactie onder 3 "Langzaamverkeer" van de beantwoording per onderwerp.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
g.	Wordt het woongenot niet aangetast van direct omwonenden en diegene die aan de ontsluitingsweg wonen? Is de gemeente/projectontwikkelaar nog van plan om (extra) voorlichting te verschaffen (voorlichtingsavond).	De afweging voor het ontwikkelingen van de Molenpolder heeft reeds in het bestemmingsplan Oude-Tonge plaatsgevonden. Zie ook de reactie onder 1 "Verhouding wijzigingsplan versus moederplan" van de beantwoording per onderwerp. Er wordt voldaan aan alle wet- en regelgeving ten aanzien van de (milieu)aspecten. Woongenot is een subjectief aspect waaraan niet getoetst kan en hoeft te worden bij de ontwikkeling van een plan. Zie ook de reactie onder 5 "Akoestisch onderzoek" van de beantwoording per onderwerp). Zie voor de reactie over het verschaffen van voorlichting de reactie onder 7 "Informatievoorziening" van de reactie per onderwerp.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.

#### Zienswijze 4

	Zienswijzen	Reactie	
a.	Aandacht wordt gevraagd voor de verkeersaspecten: o Veiligheid; o Geluidsoverlast als gevolg van toegenomen verkeersbewegingen; o Zijn de verkeerscijfers ook naar de toekomst doorberekend; o Het plan kent slechts 1 ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer, meerdere ontsluitingen zouden wenselijk zijn.	Zie voor de verkeersaspecten de reactie onder 2 “Verkeersintensiteit Molenweg”, 3 “Lanzaamverkeer” en 4 “Ontsluiting Molenweg” van de reacties per onderwerp. Voor het akoestisch onderzoek wordt verwezen naar de reactie onder 5 “Akoestisch onderzoek” van de reacties per onderwerp.	In de toelichting wordt paragraaf 4.5 aangevuld met de resultaten van het akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd.
b.	Het maximum aantal woningen in het gebied wordt als erg fors ervaren;	In het bestemmingsplan Oude-Tonge is in de wijzigingsbevoegdheid het maximum aantal woningen opgenomen. Daarmee heeft over het aantal woningen de besluitvorming al in het kader van het bestemmingsplan Oude-Tonge plaatsgevonden. Zie ook de reactie onder 1 “Verhouding wijzigingsplan versus moederplan” en onder 8 “Ladder duurzame verstedelijking” van de beantwoording per onderwerp. Overigens gaat het hier om een maximum aantal woningen. Het is mogelijk dat als de exacte verkaveling bekend is, minder woningen gebouwd worden.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
c.	Aandacht voor de route van het bouwverkeer. Er wordt sterk aan getwijfeld of de route via Molendijk/Molenweg wel geschikt is;	Zie de reactie onder 6 “Bouwverkeer” van de beantwoording per onderwerp.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
d.	Hoe komt de aanpassing van de Molendijk er uit te zien? Worden omwonenden hierover geïnformeerd?	De westelijke ontsluiting van de Molendijk op de Molenweg wordt verbreed. De exacte inrichting van de weg is nog niet bekend. Over de verbreding zullen de bewoners grenzend aan deze weg te zijner tijd worden geïnformeerd.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
e.	Er is geen informatieavond belegd, dit wordt als een gebrek ervaren.	Zie de reactie onder 7 “Informatievoorziening” van de reacties per onderwerp.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot

			aanpassing van het wijzigingsplan.
--	--	--	------------------------------------

### Zienswijze 5

	Zienswijzen	Reactie	
a.	Gepleit wordt voor een volwaardige tweede ontsluiting van het plangebied. Doordat slechts 1 ontsluiting voor autoverkeer is voorzien, vreest reclamant dat dit een negatief effect zal hebben op de leefbaarheid binnen het plangebied. De nieuw te realiseren woningen komen dan namelijk erg geïsoleerd te liggen.	Zie voor de verkeersaspecten de reactie onder 2 “Verkeersintensiteit Molenweg”, 3 “Lanzaamverkeer” en 4 “Ontsluiting Molenweg” van de reacties per onderwerp. De woningen komen daardoor niet geheel geïsoleerd te liggen.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.

### Zienswijze 6

	Zienswijzen	Reactie	
a.	Met het ontwerpwijzigingsplan wordt toepassing gegeven aan artikel 28.3 van het bestemmingsplan Oude- Tonge, zoals dit op 13 december 2012 is vastgesteld. In het genoemde artikel worden voorwaarden genoemd welke bij de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht genomen dienen te worden. Zo is sub e en sub f opgenomen dat respectievelijk de hoofdontsluiting gericht dient te zijn op de Molenweg en dat richting de Zuiddijk voorzien dient worden in een langzaam verkeersverbinding, die tevens dienstdoet als calamiteitenontsluiting. Uit de juridisch bindende delen van het wijzigingsplan blijkt niet dat aan deze bepalingen is voldaan. Dit brengt rechtsonzekerheid met zich mee voor mij als omwonende en belanghebbende.	In de toelichting van het wijzigingsplan heeft een toetsing aan de gestelde voorwaarden plaatsgevonden. Daarbij is per voorwaarde beschreven op welke wijze hieraan voldaan wordt. De hoofdontsluiting zal conform de voorwaarde onder e aantakken op de Molenweg. Om dit ook juridisch vast te leggen wordt op de verbeelding van het wijzigingsplan een aanduiding opgenomen waaraan een bepaling is gekoppeld dat ter plaatse van deze aanduiding de hoofdontsluiting dient plaats te vinden. Ook is het juist dat er een langzaam verkeersverbinding die tevens fungeert als calamiteitenontsluiting op de Zuiddijk zal aansluiten. Omdat de exacte inrichting van het gebied en de verkaveling nog niet bekend zijn, is de exacte ligging van deze route ook nog niet bekend. Daarom wordt op de verbeelding aan de zijde van de Zuiddijk een ruime aanduiding opgenomen waaraan een bepaling is gekoppeld dat ter plaatse van deze aanduiding een ontsluitingsroute voor langzaam verkeer gerealiseerd dient te worden die tevens als calamiteitenroute gebruikt kan worden.	Op de verbeelding wordt een aanduiding opgenomen ter plaatse van de ontsluiting richting de Molenweg en richting de Zuiddijk. In de regels wordt een bepaling opgenomen dat ter plaatse van deze aanduiding een (langzaamverkeers)ontsluiting gerealiseerd moet worden.
b.	Met het ontwerpwijzigingsplan wordt toepassing gegeven aan artikel 28.3 van het bestemmingsplan Oude-Tonge, zoals dit op 13 december 2012 is vastgesteld. In het genoemde artikel worden voorwaarden genoemd welke bij de toepassing van	Inmiddels is er een nieuwe bodemkwaliteitskaart vastgesteld. De toelichting van het wijzigingsplan wordt op dit punt geactualiseerd. Overigens ligt het plangebied ook volgens de geactualiseerde bodemkwaliteitskaart in de zone “Buitengebied en recente bebouwing”.	Paragraaf 4.7 van de toelichting wordt op het punt bodem-

	<p>Op de bodemfunctieklassenkaart is het plangebied aangewezen als 'Wonen'. Deze zone heeft de bodemkwaliteitsklasse "Achtergrondwaarde". Dit houdt in dat de gronden voldoen aan de achtergrondwaarde en dus "schoon" zijn.</p> <p>Aanvullend hierop is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd (conform NEN 5725). In dit onderzoek is op basis van locatiespecifieke informatie vastgesteld in hoeverre ter plaatse van het plangebied potentieel bodembedreigende (bedrijfs)activiteiten aanwezig zijn (geweest). Uit de verzamelde historische gegevens kan worden afgeleid dat, op en in de nabijheid van het plangebied met het oog op de potentiële realisatie van nieuwbouw alsmede het voorgenomen toekomstig gebruik, in het algemeen geen aandachtspunten aanwezig zijn met betrekking tot risico's in relatie tot mogelijk aanwezige bodemverontreiniging. Plaatselijk zijn mogelijk enkele gedempte sloten aanwezig. Gezien de aarde en omvang van het plangebied ligt het voor de hand dat deze zijn gedempt met gebiedseigen grond. Vanwege het (voormalig) agrarisch gebruik kan mogelijk OCB (bestrijdingsmiddelen) een kritische parameter zijn. Echter, ervaring leert dat de betreffende parameter vanwege het gebruik wel verhoogd teruggevonden wordt, maar veelal niet in dermate verhoogde gehalten dat het voor belemmeringen zorgt.</p> <p>Omdat uit het historisch bodemonderzoek blijkt dat er geen (in het verleden uitgevoerde) bodembedreigende activiteiten zijn, kunnen de gronden als 'onverdacht' worden aangemerkt. Op basis hiervan in combinatie met de bodemkwaliteitskaart is de financiële uitvoerbaarheid van het plan aangetoond.</p> <p>De resultaten van het historisch bodemonderzoek worden in de toelichting van het wijzigingsplan opgenomen. Het onderzoek wordt als bijlage aan het wijzigingsplan toegevoegd.</p>	<p>kwaliteitskaart geactualiseerd. De resultaten van het uitgevoerde historisch bodemonderzoek worden toegevoegd. Tevens wordt het rapport van het historisch bodemonderzoek als bijlage toegevoegd.</p>
<p>c. Met het ontwerpwijzigingsplan wordt toepassing gegeven aan artikel 28.3 van het bestemmingsplan Oude-Tonge, zoals dit op 13 december 2012 is vastgesteld. In het genoemde artikel worden voorwaarden genoemd welke bij de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht genomen dienen te worden. Zo is sub d bepaald dat er binnen het plangebied voorzien dient te worden in voldoende parkeerplaatsen conform de CROW-richtlijnen. In de toelichting van het wijzigingsplan wordt slechts vermeld dat wordt gestreefd naar de</p>	<p>Uitgangspunt is dat voldaan wordt aan bepaalde parkeernormen. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de landelijke CROW-richtlijnen. Hierin wordt een minimale norm en maximale norm aangegeven. Gekozen is om niet de minimale norm te hanteren, maar een gemiddelde norm. Er wordt ervan uitgegaan dat dit voldoende is. In de regels van het wijzigingsplan is aangegeven dat de regels van de bouwverordening voor parkeren van toepassing is. Daarmee is de realisatie van voldoende parkeergelegenheid ook juridisch vastgelegd.</p>	<p>De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.</p>

	<p>gemiddelde parkeerrichtlijn. Uit het plan wordt niet duidelijk waarom voor de gemiddelde parkeerrichtlijn wordt gekozen. Daarbij vindt geen verankering plaats van de parkeercapaciteit in de juridische delen van het wijzigingsplan. Als omwonenden en belanghebbenden vrezen wij problemen met betrekking tot de parkeercapaciteit.</p>		
d.	<p>In paragraaf 4.8.2 van de toelichting van het ontwerp wijzigingsplan wordt het aspect flora en fauna behandeld. Ook in deze paragraaf wordt uitgegaan van niet op deugdelijk onderzoek gebaseerde verwachtingen ten aanzien van de gevolgen die in relatie tot de ontwikkeling kunnen ontstaan voor eventueel aanwezige (beschermde) flora en fauna.</p> <p>Agrarisch land, zeker in de vorm zoals aanwezig ter plaatse van de planlocatie, bevat regelmatig beschermde flora en fauna. Daarbij is het plangebied in de nabijheid gelegen van delen van de ecologische hoofdstructuur, hetgeen de uitgesproken verwachtingen in het ontwerp wijzigingsplan ondermijnt. Niet altijd kunnen voor beschermde flora en fauna mitigerende maatregelen worden getroffen. De bewering, zoals gedaan in het ontwerp wijzigingsplan, dat bij de inrichting van het plangebied rekening kan worden gehouden met beschermde flora en fauna kan niet gedaan worden daar niet inzichtelijk is in welke mate en op welke schaal dergelijke soorten voorkomen. Bovendien kunnen noodzakelijke ingrepen grote financiële gevolgen hebben. Als belanghebbenden en omwonenden zijn wij begaan met beschermde flora en fauna in onze directe woonomgeving. De uitvoerbaarheid is in relatie tot flora en fauna derhalve niet aangetoond.</p>	<p>De Flora- en faunawet geldt naast het bestemmingsplan. Dit wil zeggen dat bij de uitvoering van de werkzaamheden de Flora- en faunawet in acht moeten worden genomen. Het is op voorhand nog niet bekend hoe het gebied ingericht gaat worden. Het is dus ook nog niet duidelijk of en welke watergangen er bijvoorbeeld vergraven moeten worden. Het in dit stadium uitvoeren van een uitgebreid flora- en faunaonderzoek wordt dan ook niet zinvol geacht. Wel is er een quick scan flora en fauna uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er mogelijk algemene beschermde soorten in het plangebied voorkomen, maar hiervoor geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Uiteraard wordt de algemene zorgplicht voor in het wild levende planten- en diersoorten in acht genomen. De toelichting wordt op dit punt aangevuld.</p>	<p>In de toelichting wordt paragraaf 4.8.2 aangevuld met de uitgevoerde quick scan.</p>
e.	<p>Als omwonenden en belanghebbenden zijn wij van mening dat er onderzocht moet worden wat de invloed van lichthinder, hetgeen door de voorziene woningen en infrastructuur voortgebracht zal worden, op flora en fauna en op het woonklimaat van omwonenden.</p>	<p>De verlichting in het plangebied zal uit reguliere verlichting bestaan, zoals straatlantaarns. Deze verlichting wordt algemeen aanvaardbaar geacht in een wijk. Er worden geen functies mogelijk gemaakt die onevenredig veel licht veroorzaken. Er zijn dan ook geen negatieve effecten op het woon- en leefklimaat van omwonenden. Uit de quick scan flora en fauna blijkt dat er geen verwachting is op het voorkomen van beschermde soorten. Ook natuurgebieden liggen te ver van het plangebied om hiervan effecten te ondervinden. Er zijn dan ook geen negatieve effecten voor flora en fauna. .</p>	<p>De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.</p>

f.	<p>In paragraaf 4.9.2 van de toelichting van het ontwerpwijzigingsplan wordt aangegeven, dat er gevaarlijke stoffen over de N59 en N215 vervoerd worden. Buiten het feit dat in de toelichting uitgegaan wordt van het verouderde kader van de circulaire wordt mij uit de toelichting niet duidelijk welke stoffen vervoerd worden en welke invloedsafstanden daarbij horen. Eén en ander kan van negatieve invloed zijn op het veiligheidsniveau van de omgeving waar wij als omwonenden deel van uitmaken. Graag hebben wij dit aspect inzichtelijk.</p>	<p>Het wettelijke kader over het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt geactualiseerd. Per 1 april 2015 is het Besluit transportroutes externe veiligheid (Bevt) inwerking getreden. In het Bevt staan regels voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Bevt hanteert een vaste grens van 200 m, vanaf de buitenrand van de transportroute, waarbuiten geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Bij ruimtelijke ontwikkelingen die nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk maken buiten de 200 m, maar binnen het invloedsgebied van het groepsrisico, dient er een verantwoording te worden opgesteld. Deze verantwoording kan achterwege blijven indien kan worden aangetoond dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico; of</li> <li>- het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10%; en</li> <li>- de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen niet wordt overschreden.</li> </ul> <p>Met betrekking tot het plangebied Molenpolder kan het volgende geconcludeerd worden: Het plangebied ligt ruim buiten de zone van 200 meter van de N59 en de N215. Uit het Basisnet Weg blijkt dat het groepsrisico minder bedraagt dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Een verantwoording van het groepsrisico is dan ook niet benodigd. Vanuit het aspect externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van het plan.</p> <p>Een en ander wordt in de toelichting verduidelijkt.</p>	<p>In de toelichting wordt in paragraaf 4.9 het wettelijk kader ten aanzien van externe veiligheid geactualiseerd. De tekst omtrent het groepsrisico wordt verduidelijkt.</p>
g.	<p>In paragraaf 4.5.2 van de toelichting van het ontwerpwijzigingsplan wordt gesteld dat het akoestisch onderzoek nog niet beschikbaar is en bij de vaststelling van het wijzigingsplan wordt opgenomen. Als omwonenden en belanghebbenden vinden wij dit een rare gang van zaken. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening dient nagegaan te worden of een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd kan worden. Aangezien de ontsluiting van het plangebied, zo wordt althans gesteld in de toelichting, direct naast de woning aan de Molenweg 26 is voorzien is de uitkomst van het onderzoek zeer relevant voor</p>	<p>Inmiddels is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Deze wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd. De resultaten worden in de toelichting beschreven. Zie ook punt 5 "Akoestisch onderzoek" van de reactie per onderwerp.</p> <p>Voor de woning Molenweg 26 kan gemeld worden dat er geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaatsvindt en dus sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu.</p>	<p>In de toelichting wordt paragraaf 4.5 aangevuld met de resultaten van het akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek wordt als bijlage bij de toelichting</p>

	de bewoner van deze woning, welke mede-indiener is van deze zienswijze. Met deze gang van zaken wordt ons als omwonenden en belanghebbenden de mogelijkheid ontnomen om op het aspect akoestisch een gerichte zienswijze in te dienen. Daarbij stellen wij dat bij het akoestisch onderzoek rekening gehouden dient te worden met het bouwverkeer dat gedurende een lange periode langs onze woningen zal rijden.		gevoegd.
h.	In het wijzigingsplan ontbreekt informatie aangaande de gevolgen van het zware bouwverkeer, dat gedurende lange tijd langs onze woningen en de molen 'De Korenbloem' zal rijden. Heeft de gemeente onderzocht wat de invloed van trillingen is op de molen en op onze woningen?	Zie de reactie onder 6 "Bouwverkeer" van de beantwoording per onderwerp.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
i.	Uit het wijzigingsplan wordt niet duidelijk welk onderzoek is uitgevoerd naar andere ontsluitingsvarianten en op welke gronden is besloten voor de voorziene ontsluitingslocatie. Als omwonenden en belanghebbende krijgen wij graag inzicht in de grondslagen voor deze keus. De keuze voor de voorziene ontsluitingslocatie, zoals deze in de toelichting wordt beschreven, roept bij ons als bewoners de vraag op of er geen betere varianten denkbaar zijn.	In het bestemmingsplan Oude-Tonge is voor de Molenpolder een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Daarin zijn voorwaarden opgenomen over onder andere de ontsluiting. Over de wijze van ontsluiten van het plangebied is daarmee reeds in het bestemmingsplan Oude-Tonge een besluit genomen. Namelijk via de Molenweg en Molendijk. Deze keuze is destijds door de gemeenteraad al gemaakt. Het bestemmingsplan Oude-Tonge heeft destijds ter inzage gelegen, waarbij een ieder op het plan heeft kunnen reageren. De wijze van ontsluiten is in het kader van het wijzigingsplan niet opnieuw een discussiepunt. Zie ook de reactie onder 1 "Verhouding wijzigingsplan versus moederplan" en de reactie onder 4 "Ontsluiting Molenweg" van de beantwoording per onderwerp.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
j.	Als omwonenden en belanghebbenden zetten wij vraagtekens bij het verkeersonderzoek dat ten grondslag ligt aan wijzigingsplan. De conclusies in het verkeersonderzoek zijn hoofdzakelijk gebaseerd op een eenmalige telling. Dit is een onjuiste en onvolledige grondslag om conclusies over de verkeerssituatie te kunnen trekken. Zo dient een verkeersonderzoek gebaseerd te zijn op meerdere telmomenten, uitgevoerd op verschillende dagen en op piekmomenten. In de omgeving is bekend dat onder andere de spits op vrijdag in de zomerperiode, in verband met recreatieverkeer gecombineerd met woonwerkverkeer, veel hogere verkeerspieken kent.	Zie voor de verkeersaspecten de reactie onder 2 "Verkeersintensiteit Molenweg", 3 "Lanzaamverkeer" en 4 "Ontsluiting Molenweg" van de reacties per onderwerp. De woningen komen daardoor niet geheel geïsoleerd te liggen.  Uit voornoemde onderzoeken bleek dat ook tijdens de spits de intensiteit – ook met de realisatie van de woningen – beperkt blijft en ruim onder de capaciteit van de wegen blijft. De spits op vrijdag in de zomerperiode is incidenteel. Dit kan niet als algemeen uitgangspunt worden genomen. Overigens bestaat er een zodanige marge, dat naar verwachting ook tijdens piekmomenten de capaciteit van de weg niet overschreden wordt. Naar aanleiding van de zienswijze is een extra	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.

		<p>verkeerstelling uitgevoerd over de periode 15 maart 2016 tot en met 23 maart 2016. Ook uit deze tellingen blijkt, dat de rapporten uit 2007 en 2014 bruikbaar zijn.</p> <p>Ontsluiting via de Zuiddijk is helaas niet mogelijk. In het verkeerscirculatieplan 2011 is dit destijds ook geconcludeerd.</p>	
k.	<p>In relatie tot het ontwerpwijzigingsplan komen wij in verweer tegen het zeer flexibele kader dat met het plan wordt geboden. Zo wordt op basis van het wijzigingsplan juridischplanologisch bouwrecht verkregen voor maximaal 100 woningen. In het geheel is niet duidelijk waar deze woningen worden gesitueerd. Het feit dat een gewijzigd masterplan als basis dient voor het wijzigingsplan doet hier niet ter zake, aangezien dit masterplan geen enkel bindend karakter heeft richting de burger en dus richting mijn persoon als belanghebbende en omwonende. Met dit wijzigingsplan zijn zeer veel stedenbouwkundige varianten mogelijk, waardoor voor ons totaal niet duidelijk is in welke mate (bouvvolumes/bouwconcentraties) wij met de nieuwbouw geconfronteerd zullen worden. Tevens is daarmee niet duidelijk welke invloed de planontwikkeling zal hebben op ons woon- en leefklimaat. Zo maakt het veel verschil of wij op geringe afstand van onze woningen worden geconfronteerd met een grote parkeerplaats dan wel één enkele woning. De grote flexibiliteit van het plan impliceert voor ons rechtsonzekerheid.</p>	<p>Zie de reactie onder 9 "Globale bestemming" van de beantwoording per onderwerp.</p>	<p>Op de verbeelding wordt een aanduiding opgenomen ter plaatse van de zones waar een maximale goothoogte van 6,5 meter geldt. In de regels wordt hiervoor een bepaling opgenomen.</p>
l.	<p>In het ontwerpwijzigingsplan zijn regels opgenomen ten aanzien van maximum goothoogten. Het plan bevat geen regels ten aanzien van maximum bouwhoogten. Met het plan worden derhalve, in theorie, oneindige bouwhoogten toegestaan, hetgeen zeer bezwaarlijk is voor de kwaliteit van ons woon- en leefklimaat.</p>	<p>Binnen de gemeente Goeree-Overflakkee is het gebruikelijk om in bestemmingsplannen uitsluitend de goothoogte te regelen. In het bestemmingsplan Oude-Tonge waarbinnen ook de woningen van reclamant valt, is ook alleen een goothoogte opgenomen. In de praktijk zijn geen extreem hoge bouwhoogten mogelijk en ook niet wenselijk, zowel vanuit de ontwikkelaar als vanuit gebruiker/bewoner. De kapvorm van de woningen wordt ook door welstand getoetst. Extreme kapvormen en bouwhoogten zijn daarmee praktisch uitgesloten. Overigens ligt een groot deel van het plangebied binnen de molenbiotop van molen De Korenbloem. Hiervoor geldt een beperking ten aanzien van de bouwhoogte.</p>	<p>De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.</p>
m.	<p>In het ontwerpwijzigingsplan wordt uitgegaan van een zeer lange bouwperiode. Inherent aan deze bouwperiode zal zich overlast voor de omgeving voordoen. Als omwonenden en</p>	<p>Het wijzigingsplan maakt maximaal 100 woningen mogelijk. Waarbij het uitgangspunt is dat deze in twee fasen gebouwd gaan worden. Eén en ander is afhankelijk van de snelheid waarmee de woningen verkocht</p>	<p>De zienswijze vormt geen aanleiding tot</p>



	belanghebbenden vinden wij het bezwaarlijk dat ons woongenot gedurende de zeer lange bouwperiode zal worden aangetast. Uit het plan blijkt niet hoe dit zal worden voorkomen, dan wel beperkt zal worden.	worden. Daar is op voorhand geen uitspraken over te doen. Overigens betreft dit een uitvoeringsaspect van het plan.	aanpassing van het wijzigingsplan.
n.	In het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van het wijzigingsplan is geen rekening gehouden met het bouwverkeer dat gedurende lange tijd over de smalle wegen in de omgeving zal rijden. Wij zijn van mening dat het verkeersonderzoek op dit punt moet worden aangepast.	Zie de reactie onder 6 "Bouwverkeer" van de beantwoording per onderwerp. Overigens vormt de route van het bouwverkeer een uitvoeringsaspect, dat in het kader van de procedure van het wijzigingsplan niet relevant is.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
o.	In het verkeersonderzoek dat als input dient voor het wijzigingsplan wordt hoofdzakelijk het auto-perspectief behandeld. In het verkeersonderzoek wordt de positie van fietsers en wandelaars niet toegelicht. Er mag niet vanuit worden gegaan dat alle fietsers en wandelaars de routes volgen zoals bedacht. Ook zij zullen de autoroutes gebruiken. Niet onderzocht is wat de gevolgen van deze menging van verkeersstromen zijn vanuit het oogpunt van wegcapaciteit en verkeersveiligheid. Wij verzoeken de gemeente om het onderzoek aan te vullen en een nadere toelichting te verstrekken.	Alle wegen, ook de Molenweg, zijn ingericht als 30 km/h wegen. Principe van dit soort wegen is dat meerdere verkeersmodaliteiten, zoals fietsers en auto's gemengd worden. Zie ook punt 3 "Langzaamverkeer" van de beantwoording per onderwerp.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
p.	Het aantal van 100 woningen, welke met het wijzigingsplan juridisch-planologisch worden toegestaan. Is gebaseerd op, zo blijkt uit de toelichting, het gestelde in de gemeentelijke woonvisie en het woningbouwprogramma. Uit jurisprudentie blijkt dat een dergelijke woonvisie een analyse dient te geven op een regionaal schaalniveau, hetgeen verder strekt dan de gemeentegrenzen. De woonvisie van de gemeente Goeree-Overflakkee betreft slechts een analyse van de woningbehoefte binnen de gemeente. In die zin is de woonvisie niet in samenspraak met jurisprudentie; er wordt daarmee in relatie tot het plangebied niet juist gehandeld met betrekking tot de ladder van duurzame verstedelijking. Als omwonenden en belanghebbenden hechten wij waarde aan het behoud van het open gebied en wensen wij onnodige verstedelijking te voorkomen. Het verzoek aan de gemeente is om een betere onderbouwing met betrekking tot de genoemde ladder te verzorgen.	Goeree-Overflakkee is sinds 1 januari 2013 één gemeente, maar kan in het kader van woningbehoefte als een regio worden aangemerkt. Voor de samenvoeging van de vier gemeenten was er een regionale structuurvisie. Ook in deze regionale structuurvisie was de Molenpolder al als toekomstig woningbouwgebied aangemerkt. Ten aanzien van de woonvisie dient de gemeente Goeree-Overflakkee dan ook als één zelfstandige regio te worden beschouwd. Dit is ook afgestemd met de provincie Zuid-Holland. De Woningbehoefteraming (WBR) van de provincie Zuid-Holland gaat hier ook vanuit. Deze woningbehoefteraming is bedoeld als kwantitatieve basis voor het formuleren van woningbouwbeleid. De Woonvisie 2014-2020 is op 16 oktober 2014 door de gemeenteraad vastgesteld en is in september 2015 geactualiseerd. De woonvisie geeft inzicht in de regionale woningbehoefte. Ook bevat de Woonvisie een woningbouwprogramma. De Woonvisie kan daarmee als onderbouwing worden gebruikt voor de Ladder duurzame verstedelijking. In de toelichting van het wijzigingsplan is in paragraaf 2.2 een uitgebreide onderbouwing per trede van de Ladder duurzame verstedelijking	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.

		opgenomen. Hieruit blijkt dat er voldoende behoefte is voor woningbouw in de Molenpolder die op andere binnenstedelijke locaties niet te realiseren is. Er is dan ook geen sprake van onnodige verstedelijking.	
q.	In het ontwerpwijzigingsplan wordt in artikel 4.3 sub a aangegeven dat de voorziene woningbouw gefaseerd dient te worden gerealiseerd. Deze fasering volgt uit de 'marktruimte' die blijkens, zo stelt de gemeente, het gestelde in de woonvisie en het woningbouwprogramma aanwezig is. De ladder van duurzame verstedelijking (zoals opgenomen in de wet en de verordening van de provincie) heeft enerzijds als doel om te voorkomen dat te veel woningen worden gebouwd (met leegstand als gevolg) en anderzijds om onnodige verstedelijking te voorkomen. Nu in het wijzigingsplan niet duidelijk is afgekaderd welk deel van het plangebied fase 1, dan wel fase 2 betreft kan in de praktijk het volledige plangebied worden verstedelijkt met de uitvoering van fase 1. Dit is in tegenspraak met de ladder. Als omwonenden en belanghebbenden hechten wij waarde aan het behoud van het open gebied en wensen wij onnodige verstedelijking te voorkomen. Het verzoek aan de gemeente is om een betere onderbouwing met betrekking tot de genoemde ladder in relatie tot de fasering te verzorgen, waarbij duidelijk wordt waar welke fase wordt gerealiseerd.	Vooraf willen wij melden dat de fasering in het wijzigingsplan wordt gewijzigd in fase 1a en 1b om verwarring te voorkomen met de twee fasen uit het moederplan. In het kader van dit moederplan is reeds een besluit genomen over het bebouwen van de Molenpolder met maximaal 100 woningen. De fasering in 1a en 1b is uitsluitend opgenomen vanuit de woningbehoefte, zoals deze ook in de woonvisie is opgenomen. De Ladder duurzame verstedelijking ziet op een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. De Ladder heeft geen betrekking op de omvang (qua oppervlakte) van de ontwikkelingen. In theorie is het dus mogelijk dat in de Molenpolder alleen fase 1 gerealiseerd wordt. In de praktijk zal dit niet het geval zijn, omdat het uitgangspunt is ook fase 1b te realiseren. Voor fase 1b zal dus ruimte open gehouden worden. Daarnaast wordt vraaggericht ontwikkelen toegepast. Dit houdt in dat de woningbouw afgestemd wordt op de vraag van de woningzoekenden. Wellicht bestaat deze vraag niet alleen uit ruime kavels, maar ook aan eengezinswoningen in de vorm van rijwoningen. Daarmee zal de ontwikkeling van uitsluitend fase 1 niet het gehele plangebied innemen. Het vraaggericht ontwikkelen zal overigens ook leegstand van nieuwgebouwde woningen tot een minimum beperken, omdat hiermee beter voldaan kan worden aan de wensen van de toekomstige bewoner. Zoals hiervoor ook is aangegeven blijkt uit het doorlopen van de Ladder duurzame verstedelijking dat er behoefte is aan nieuwe woningen op de locatie Molenpolder.	Redactioneel wordt de fasering verduidelijkt in fase 1a en 1b voor de 100 woningen uit dit wijzigingsplan en fase 2 voor de 50 woningen uit de opvolgende wijzigingsbevoegdheid uit het moederplan.
r.	Uit het wijzigingsplan wordt niet duidelijk welk soort woningen in welke hoeveelheden gerealiseerd zal worden. Niet duidelijk is daarmee hoe de te realiseren woningen in kwalitatief opzicht aansluiten bij de marktvrage. Wij verzoeken de gemeente hier een nadere toelichting op te geven.	Zie antwoord bij q.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
s.	Niet duidelijk uit het wijzigingsplan blijkt waarom de gemeente prioriteit geeft aan de ontwikkeling van de Molenpolder boven de ontwikkeling van overige locaties (Ebbe en Vloed, Capelleweg/Suyssenwaarde/haventerrein. Het betreft hier locaties die beter ontsloten zijn en in bepaalde gevallen als herstructureringslocatie aangemerkt kunnen worden.	Zie de reactie onder 8 "Ladder duurzame verstedelijking" van de beantwoording per onderwerp. Overigens zien wij de Molenpolder niet als een uitleglocatie omdat het plangebied reeds ingekapseld is met lintbebouwing en het bestaande dorp. Met de realisering van dit plan worden andere plannen niet onmogelijk gemaakt. De plannen sluiten elkaar niet uit.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.

	Ingevolge het bepaalde in de ladder van duurzame verstedelijking dient de gemeente dergelijke locaties te prioriteren. Wij verzoeken de gemeente hier om een nadere toelichting.	Met de realisering van dit plan worden andere plannen niet onmogelijk gemaakt.	
t.	In paragraaf 5.1 van de toelichting van het wijzigingsplan wordt aangegeven dat de gemeente, als ingezetenen zijn belanghebbenden in relatie tot gemeenschapsgeld, een anterieure overeenkomst zal sluiten met de initiatiefnemer en dat kosten voor rekening van initiatiefnemers zijn. Gezien de geringe mate van concreetheid die met het plan samenhangt en gezien de fasering is duidelijk dat er geen initiatiefnemer voor in elk geval beide fasen aanwezig is. De bewering dat er een anterieure overeenkomst wordt gesloten is daarmee onjuist. De economische uitvoerbaarheid van het plan is derhalve niet aangetoond. Wij stellen daarmee dat de anterieure overeenkomst voor beide fasen op het moment van vaststelling getekend moet zijn.	Voor de ontwikkeling van de Molenpolder is wel een initiatiefnemer aanwezig. De initiatiefnemer is een projectontwikkelaar samen met de grondeigenaar. Met de initiatiefnemers wordt in het kader van de Grondexploitatiewet een anterieure overeenkomst gesloten. Dit wordt voor vaststelling van het wijzigingsplan gedaan. De tekst in paragraaf 5.1 van de toelichting is dus juist. De financiële uitvoerbaarheid van het plan is daarmee aangetoond.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
u.	In artikel 9.1 van de regels van het ontwerpwijzigingsplan wordt gesteld dat burgemeester en wethouders bevoegd zijn het plan enigszins te wijzigen voor wat betreft "...andere situering en/of begrenzing van de bouwpercelen, dan wel bouwvlakken of bestemmingsvlakken...". Ik maak bezwaar tegen de term enigszins aangezien het hier een subjectief begrip betreft. De interpretaties die hier mogelijk zijn impliceren voor mij rechtsonzekerheid. Daarbij wordt gesteld dat de oppervlakte van het betreffende bouwperceel, dan wel bebouwingsvlak met niet meer dan 10 % zal worden gewijzigd. Aangezien de bouwpercelen/bebouwingsvlakken (bebouwingsvlak is verder overigens een onbekende en niet nader verklaarde term in het plan) niet duidelijk zijn en ook niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen kan deze 10% een significante impact hebben op de afstand tot bestaande percelen, waaronder mijn perceel. Aan het wijzigen van bestemmingsvlakken (het plan kent er slechts één) worden voorts geen restricties gesteld hetgeen tot bebouwing aan mijn erfgrans kan leiden. Hier maken wij bezwaar tegen, aangezien dit grote invloed op onze woonomgeving kan hebben en tot rechtsonzekerheid leidt.	De wijzigingsbevoegdheid in artikel 9.1 is een algemene wijzigingsbevoegdheid waarvan het gebruikelijk is om deze in bestemmings- en wijzigingsplannen op te nemen. Omdat dit wijzigingsplan slechts één bestemmingsvlak kent en geen bouwvlakken, is besloten de wijzigingsbevoegdheid te schrappen.	In de regels wordt artikel 9.1 geschrapt.
v.	Als direct omwonenden en belanghebbenden zijn wij zeer	Zie de reactie onder 7 "Informatievoorziening" van de reacties per	De zienswijze

<p>gekrenkt over het feit dat wij gedurende de planvorming op geen enkele wijze, niet door de gemeente en niet door mogelijke ontwikkelaars, betrokken, dan wel geïnformeerd zijn. Wij vinden dat dit in strijd is met de beginselen van behoorlijk bestuur. Wij verlangen een nadere toelichting van de gemeente op dit punt.</p>	<p>onderwerp.</p>	<p>vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.</p>
--	-------------------	---

### Zienswijze 7

	Zienswijzen	Reactie	
a.	<p>Volgens mijn inzicht is de oprit Molenweg- naar Molendijk, voorbij de molen veel te smal. De schade aan de bebouwing aan de Molendijk zal onaanvaardbaar toenemen door het toenemende gemotoriserende verkeer en de veiligheid voor bijzonder de schoolgaande kinderen. Tevens de onoverzichtelijke kruising Molenweg- Oudlandsedijk- Molendijk.</p>	<p>Zie voor de verkeersaspecten de reactie onder 2 “Verkeersintensiteit Molenweg”, 3 “Lanzaamverkeer” en 4 “Ontsluiting Molenweg” van de reacties per onderwerp.</p>	<p>De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.</p>
b.	<p>De praktijk wijst uit dat deze "ontsluiting" niet meer past in deze tijd wat ± 25 jaar geleden met de toenmalige gemeente Oost-Flakkee al bekend was. (Dit plan werd afgewezen). Het plan van 25 jaar geleden wordt nu gerealiseerd!?</p>	<p>In de reactie hierboven is aangegeven, dat de Molenweg smal is en dat deze wordt verbreed. Daarmee wordt voorzien in een goede ontsluiting van de Molenpolder. Overigens is in het moederplan (bestemmingsplan Oude-Tonge) in de wijzigingsbevoegdheid de randvoorwaarde opgenomen dat de ontsluiting via de Molenweg dient plaats te vinden. Bij de vaststelling van dat bestemmingsplan is daarover dus een besluit genomen. Dit staat in dit wijzigingsplan niet meer ter discussie. Zie ook punt 1 – Verhouding wijzigingsplan versus moederplan.</p>	<p>De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.</p>
c.	<p>Het verkeer is toegenomen door bebouwing en afsluiten van ander toegangswegen naar de kern van het dorp. Met het bouwen van woningen in het nieuwe plan "Molenpolder" ontstaat voor ons een onaanvaardbare situatie, toenemende schade aan gebouwen en wonen "tegen" de Molenweg- Molendijk.</p>	<p>Zie voor de verkeersaspecten de reactie onder 2 “Verkeersintensiteit Molenweg”, 3 “Lanzaamverkeer”, 4 “Ontsluiting Molenweg” en 6 “Bouwverkeer” van de beantwoording per onderwerp.</p> <p>Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting op de woningen langs de Molenweg, Molendijk, Langeweg en Capelleweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschrijdt, met uitzondering van één woning aan de Molenweg. Bij een geluidsbelasting die 48 dB of lager is, is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Zie ook punt 5 “Akoestisch onderzoek” van de reactie per onderwerp.</p> <p>Overigens vormt bouwverkeer een uitvoeringsaspect, dat in het kader van de procedure van het wijzigingsplan niet relevant is.</p>	<p>De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.</p>

## Zienswijze 8

	Zienswijzen	Reactie	
a.	<p>In paragraaf 1.3 van het ontwerp-wijzigingsplan "Molenpolder fase 1" wordt gesproken over een vigerend moederplan "Oude-Tonge". Hierin wordt onder a. genoemd dat er ten hoogste 100 woningen kunnen worden gebouwd.</p> <p>Het bevreemd mij dat er geen duidelijkheid gegeven kan worden of wordt gegeven hoeveel woningen er daadwerkelijk gebouwd gaan worden. Ook lees ik nergens waar welk soort woning wordt gebouwd. Ik (en ook mijn familie) wonen op de Zuiddijk met een fantastisch uitzicht aan de voorzijde van de woning (Molenpolder). U kunt zich voorstellen dat wij niet zitten te wachten op een rij 2 onder een kap van 15 meter hoogte noch op een gestapeld woningblok zoals op de Handelskade. (waar we overigens qua uitzicht ook al op hebben moeten inleveren.) Dit plan laat een zeer ruime keuze in het vrij neerzetten van woningen en gebouwen. Het maakt een grove inbreuk op mijn woon en leefklimaat en brengt rechtsonzekerheid met zich mee.</p>	<p>De wijzigingsbevoegdheid was reeds in het bestemmingsplan Oude-Tonge opgenomen. Daarmee was het bekend dat in de Molenpolder woningbouw was voorzien. Zie ook de reactie onder 1 "Verhouding wijzigingsplan versus moederplan" van de beantwoording per onderwerp. Ten aanzien van de rechtsonzekerheid wordt verwezen naar de reactie onder 9 "Globale bestemming" van de beantwoording per onderwerp.</p>	<p>Op de verbeelding wordt een aanduiding opgenomen ter plaatse van de zones waar een maximale bouwhoogte geldt. In de regels is hiervoor al een bepaling opgenomen.</p>
b.	<p>In paragraaf 1.3 van het ontwerp-wijzigingsplan "Molenpolder fase 1" onder b. dienen de bouwregels in acht te worden genomen zoals genoemd bij de bestemming Woongebied onder artikel 17. In voornoemd artikel lees ik goothogtes van ten hoogste 6,5 meter en ten hoogste 10 meter. Dit zegt mij nog niets over de nokhoogte. In theorie kan men dus oneindig hoog gaan zolang de goot hoogte maar correct is. Ik hoop u niet uit te leggen dat dit voor mij onaanvaardbaar is. Wederom laat ook dit een vrije keuze in het bouwen in hoogtes.</p> <p>Het maakt een grove inbreuk op mijn woon en leefklimaat en brengt rechtsonzekerheid met zich mee.</p>	<p>Binnen de gemeente Goeree-Overflakkee is het gebruikelijk om in bestemmingsplannen uitsluitend de goothoogte te regelen. In het bestemmingsplan Oude-Tonge waarbinnen ook de woning van reclamant valt, is ook alleen een goothoogte opgenomen. In de praktijk zijn geen extreem hoge bouwhoogten mogelijk en ook niet wenselijk, zowel vanuit de ontwikkelaar als vanuit gebruiker/bewoner. De kapvorm van de woningen wordt ook getoetst aan de welstandsnota. Extreme kapvormen en bouwhoogten zijn daarmee praktisch uitgesloten. Daarbij worden bouwhoogtes mede beperkt door de molenbiotoop.</p>	<p>De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.</p>
c.	<p>In paragraaf 1.3 van het ontwerp-wijzigingsplan "Molenpolder fase 1" onder f. wordt gesproken over een langzaam verkeersverbinding die tevens dienst doet als calamiteitenontsluiting. Als calamiteitenontsluiting zal deze op zijn minst een blus/materieel/ladderwagen van de brandweer moeten kunnen verwerken. Dit zijn zeer forse wagens die zeker niet uit de richting van de Kaai zullen</p>	<p>De extra calamiteitenroute zal inderdaad een breedte hebben van circa 4,50 meter. Deze zal echter uit een tweerichtingenfietspad van 3,00 meter breed en een voetpad van 1,50 meter breed bestaan. Door deze op één niveau aan te leggen, kan de langzaamverkeersverbinding tevens dienst doen als calamiteitenroute. Omdat de exacte inrichting van het gebied en de verkaveling nog niet bekend zijn, is de exacte ligging van deze route ook nog niet bekend.</p>	<p>Op de verbeelding wordt een aanduiding opgenomen ter plaatse van de ontsluiting richting de Molenweg en</p>

	<p>komen (te smalle doorgang). Gaat dit betekenen dat er een weg, lees calamiteitenontsluiting, van 4,50 meter breed gaat komen? Ook in dit geval is het geheel onduidelijk waar deze gaat aansluiten op de Zuiddijk en in welke grootte en brengt rechtsonzekerheid met zich mee. Ik verneem graag waar deze ontsluiting gerealiseerd gaat worden.</p>	<p>Daarom wordt op de verbeelding aan de zijde van de Zuiddijk een ruime aanduiding opgenomen waaraan een bepaling is gekoppeld dat ter plaatse van deze aanduiding een ontsluitingsroute voor langzaam verkeer gerealiseerd dient te worden die tevens als calamiteitenroute gebruikt kan worden.</p>	<p>richting de Zuiddijk. In de regels wordt een bepaling opgenomen dat ter plaatse van deze aanduiding een (langzaamverkeers)ontsluiting gerealiseerd moet worden.</p>
d.	<p>In paragraaf 1.3 van het ontwerp-wijzigingsplan "Molenpolder fase 1" onder h. wordt gesproken over het aansluiten van structuren op de bestaande omliggende omgeving. Graag zou ik van u voorbeelden willen krijgen omdat deze zin voor mij niet duidelijk maakt wat hiermee bedoeld wordt.</p>	<p>Het gaat hierbij om de stedenbouwkundige structuur van het plangebied. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan / de verkaveling dient aangesloten te worden op de bestaande structuren, zoals de ligging van de Molenweg, de verkaveling van de bestaande percelen aan de Molenweg, grenzend aan het plangebied en de lintbebouwing langs de Zuiddijk. Andere bestaande structuren zijn de aanwezige watergang en bijvoorbeeld ook de verkaveling van de bestaande woonwijken in de omgeving.</p>	<p>De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.</p>
e.	<p>In paragraaf 1.3 van het ontwerp-wijzigingsplan "Molenpolder fase 1" onder i. staat dat aangetoond dient te zijn dat de bodem geschikt is voor de beoogde functie. Nergens kan ik een onderzoeksrapport terug vinden of iets anders waaruit blijkt dat deze bodem vrij is van vervuiling of geschikt zou zijn voor het beoogde doel. De bodemkwaliteitskaart van de gemeente Goeree-Overflakkee zoals genoemd in paragraaf 4.7.2. van het ontwerp-wijzigingsplan kan niet als leidraad dienen. Graag zie ik van u een uitsluitel van de bodemkwaliteit.</p>	<p>Het plangebied ligt volgens de geactualiseerde bodemkwaliteitskaart in de zone "Buitengebied en recente bebouwing". Op de bodemfunctieklassenkaart is het plangebied aangewezen als 'Wonen'. Deze zone heeft de bodemkwaliteitsklasse "Achtergrondwaarde". Dit houdt in dat de gronden voldoen aan de achtergrondwaarde en dus "schoon" zijn. Aanvullend hierop is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd (conform NEN 5725). In dit onderzoek is op basis van locatiespecifieke informatie vastgesteld in hoeverre ter plaatse van het plangebied potentieel bodembedreigende (bedrijfs)activiteiten aanwezig zijn (geweest). Uit de verzamelde historische gegevens kan worden afgeleid dat, op en in de nabijheid van het plangebied met het oog op de potentiële realisatie van nieuwbouw alsmede het voorgenomen toekomstig gebruik, in het algemeen geen aandachtspunten aanwezig zijn met betrekking tot risico's in relatie tot mogelijk aanwezige bodemverontreiniging. Plaatselijk zijn mogelijk enkele gedempte sloten aanwezig. Gezien de aarde en omvang van het plangebied ligt het voor de hand dat deze zijn gedempt met gebiedseigen grond. Vanwege het (voormalig) agrarisch gebruik kan mogelijk OCB (bestrijdingsmiddelen) een kritische parameter zijn. Echter, ervaring leert dat de betreffende</p>	<p>Paragraaf 4.7 van de toelichting wordt aangevuld met de resultaten van het uitgevoerde historisch bodemonderzoek. Tevens wordt het rapport van het historisch bodemonderzoek als bijlage toegevoegd.</p>

		<p>parameter vanwege het gebruik wel verhoogd teruggevonden wordt, maar veelal niet in dermate verhoogde gehalten dat het voor belemmeringen zorgt.</p> <p>Omdat uit het historisch bodemonderzoek blijkt dat er geen (in het verleden uitgevoerde) bodembedreigende activiteiten zijn, kunnen de gronden als 'onverdacht' worden aangemerkt. Op basis hiervan in combinatie met de bodemkwaliteitskaart is de financiële uitvoerbaarheid van het plan aangetoond.</p> <p>De resultaten van het historisch bodemonderzoek worden in de toelichting van het wijzigingsplan opgenomen. Het onderzoek wordt als bijlage aan het wijzigingsplan toegevoegd.</p>	
e.	<p>De lintbebouwing langs de Zuiddijk blijft bij de ontwikkeling van de Molenpolder behouden. Hoe gaat hier invulling aan gegeven worden? Graag zou ik van u voorbeelden willen krijgen omdat deze zin voor mij niet duidelijk maakt wat hiermee bedoeld wordt.</p>	<p>De bestaande woningen aan de Zuiddijk blijven zoals ze nu zijn, deze staan dan ook buiten de bestemmingsplangrens van het wijzigingsplan. De zin geeft aan dat aan de woningen niets veranderd. Uitsluitend ter plaatse van het plangebied in de Molenpolder zullen woningen worden ontwikkeld. De dijk valt buiten het plangebied.</p>	<p>De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.</p>
f.	<p>In paragraaf 4.5.2 van het ontwerp-wijzigingsplan "Molenpolder fase 1" wordt gesproken over de wegen rondom het plangebied. Dit zijn 30km/h zones en allen dus buiten de werking van de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder spreekt dan ook over stedelijk en buiten stedelijk gebied. Als ik naar buiten kijk uit mijn woning dan zie ik echt het verschil wel tussen het stedelijke van het centrum van Oude-Tonge en het buiten stedelijke van het gedeelte waar ik woon. Het was tot een aantal jaren geleden zelfs zo dat de Zuiddijk een 60 km/h zone was tot aan hotel de Lely aan toe!! Hierin is verandering gekomen omdat de snelheden op de Zuiddijk tot aan 80 km/h gemeten werden. Een doodlopend eind moest hier verandering in brengen. Overigens is de inrichting van de Zuiddijk niet veranderd om tot een 30 km/h zone te komen. Ik vind op grond hiervan dat in het ontwerp-wijzigingsplan teveel is vastgehouden aan de noemer 30km/h zone terwijl deze niet als zodanig is ingericht en zo dus eigenlijk niet gezien mag worden. Het akoestisch onderzoek zou mijn inziens wel uitgevoerd moeten worden. Ook gezien het feit dat binnen dit gebied het geluid erg ver kan dragen. Als de bewoners van Crispijn een feestje in de tuin hebben dan is zelfs geroezemoes om 24:00 uur s 'nachts nog duidelijk waarneembaar.</p>	<p>In de toelichting van het ontwerp-wijzigingsplan is aangegeven, dat voor de toename van het verkeer op de wegen een onderzoek zal worden uitgevoerd. Dit onderzoek is reeds uitgevoerd. Zie ook de reactie onder 5 "Akoestisch onderzoek" van de beantwoording per onderwerp.</p> <p>Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat uitsluitend het verkeer op de Molenweg, Molendijk, Langeweg en Capelleweg als gevolg van de ontwikkeling van de Molenpolder toeneemt. Het autoverkeer op de Zuiddijk zal naar verwachting niet of nauwelijks toenemen. Om die reden is voor de woningen aan de Zuiddijk geen akoestisch onderzoek uitgevoerd.</p>	<p>In de toelichting wordt paragraaf 4.5 aangevuld met de resultaten van het akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd.</p>

g.	De huizen, althans de oudere, die op de Zuiddijk zijn gelegen zijn niet gefundeerd op palen. In hoeverre wordt hiermee rekening gehouden als men de Molenpolder gaat heien. De bodemgesteldheid in de Molenpolder is van dien aard dat de eerste zandbodem pas na 20 meter bereikt wordt. Dit zijn gezien het aantal woningen heel veel paalslagen. Als er een kleine vrachtauto op de Zuiddijk voor mijn huis langs rij dan voel ik het huis bewegen. Is er overwogen om de fundering voor de Molenpolder te boren? Hoe gaat dit afgehandeld worden als ik tijdens of na de bouw bemerk dat ik aan mijn huis schade ondervindt van het heien dan wel van het mogelijk vrachtverkeer?	In de overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer worden bepalingen opgenomen over de route van het bouwverkeer. Ook staan daar bepalingen in over het veroorzaken van schade (en het herstellen daarvan). Daarnaast is het gebruikelijk om voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden een nulmeting uit te voeren op locaties waar mogelijkerwijze schade kan ontstaan als gevolg van realisatie van het plan. Hiermee kan de eventueel ontstane schade worden vastgelegd. De initiatiefnemer van het bouwplan is verantwoordelijk voor de mogelijk ontstane schade. Een en ander is afhankelijk van de sonderingen en het funderingsadvies van de constructeur. Dit is in dit stadium van het proces nog niet bekend. Schade als gevolg van bouwverkeer of heien (en dergelijke) vormt een uitvoeringsaspect en is in het kader van de procedure van dit wijzigingsplan niet relevant.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
h.	In hoeverre wordt er rekening gehouden met lichtvervuiling? We hebben nu alleen nog maar een paar lantaarnpalen die de Zuiddijk verlichten. Welke verlichting en in welke sterkte gaat van toepassing zijn in de Molenpolder. Bestaat er de mogelijkheid dat als ik in mijn woonkamer zit dat ik op ooghoogte in het licht van een lantaarnpaal zit te kijken omdat wij vanuit dijkhoogte naar beneden kijken? Graag verneem ik van u hoe hier rekening mee gehouden gaat worden.	De verlichting in het plangebied zal uit reguliere verlichting bestaan, zoals straatlantaarns. Deze verlichting wordt algemeen aanvaardbaar geacht in een wijk. Er worden geen functies mogelijk gemaakt die onevenredig veel licht veroorzaken. Er worden dan ook geen negatieve effecten voor het woon- en leefklimaat verwacht. Overigens zal één en ander afhankelijk zijn van de verkaveling. Deze is op dit moment nog niet bekend.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
i.	In het ontwerp-wijzigingsplan wordt gesproken over een bouwperiode die strekt van 2015 tot en met 2019 voor 55 woningen (fase 1). De overige 45 woningen (fase 2) zijn gepland na 2019 die overigens ook doorgebouwd kunnen worden mits er 45 woningen van fase 1 zijn gerealiseerd. Dit houdt in dat er gedurende een zeer lange periode bouwactiviteiten plaatsvinden in mijn directe woonomgeving met de daarbij behorende geluidsoverlast en werkzaamheden. Hoe gaat dit voorkomen of beperkt worden?	Het wijzigingsplan maakt maximaal 100 woningen mogelijk, waarbij het uitgangspunt is dat deze in twee fasen gebouwd gaan worden. Eén en ander is mede afhankelijk van de snelheid waarmee de woningen verkocht worden. Daar is op voorhand geen uitspraak over te doen.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.
j.	In het ontwerp-wijzigingsplan wordt op bladzijde 6 en 7 gesproken over een "Ladder duurzame verstedelijking" met de daarbij onder a t/m iii genoemde eisen. Onder Ad A. Woningbehoefte in de laatste alinea staat: "In de woonvisie is op regionaal niveau de woningbehoefte aangetoond en toebedeeld aan de verschillende kernen en locaties.	Op de locatie Handelskade vindt gestapelde woningbouw plaats met detailhandel in de plint. Vooral de vraag naar appartementen is de afgelopen jaren veranderd. De woningbouwlocatie Handelskade is niet te vergelijken met de ontwikkeling Molenpolder, waar voornamelijk grondgebonden woningen worden gebouwd. Zie punt 8 "Ladder duurzame verstedelijking" van de reactie per	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.



<p>waaronder de Molenpolder in Oude-Tonge. Hiermee is voldaan aan trede 1 van de ladder duurzame verstedelijking. " Hoe kan het zo zijn dat op de Handelskade de helft van de inmiddels gebouwde woningen nog niet verkocht is waarbij ik opmerk dat ook van dit totale bouwproject meer dan de helft nog niet eens gebouwd is omdat er kennelijk geen vraag naar is. Hoe wordt dit vertaald naar bovenstaande uit de woonvisie? Hoe kan de Molenpolder dan als ontwikkellocatie worden aangeduid? In Ad B. Locatie staat dat er in het bestaande dorpsgebied geen locaties beschikbaar zijn die kunnen voorzien in die behoefte. Volgens mij is de Handelskade een bestaande locatie waar nu niet verder op gebouwd wordt omdat het niet verkoopbaar is. In hoeverre is er dan behoefte aan de locatie Molenpolder?</p>	<p>onderwerp.</p>	
--	-------------------	--

### Zienswijze 9

	Zienswijzen	Reactie	
a.	<p>De aansluiting Molenweg/Molendijk is niet verkeersveilig. Dat er tot nu toe weinig ongelukken zijn gebeurd ligt aan het feit dat er door ongeveer 53 wooneenheden gebruik wordt gemaakt van deze weg. Dit betreft alle woningen uit de Molenstraat, alle woningen uit de Molenweg en een aantal woningen van de Molendijk waarvan de garage gesitueerd is op de Molenweg.</p> <p>Wanneer het nieuwe plan is gerealiseerd is het aantal wooneenheden gestegen van 53 naar 153, een verdrievoudiging.</p> <p>Deze weg is bij de aansluiting niet 3.50 m breed, maar slechts 3.00 meter. Daar gaat nog een stukje vanaf door de heg die daar langs is geplaatst. U stelt dat een auto daar ter plekke geen ander auto kan passeren, nee het is zo dat een auto nog geen voetganger kan passeren. Verder wil ik u erop wijzen dat er geen trottoir ligt langs deze weg. Voetganger, fietser, automobilist, vrachtwagenchauffeur; iedereen moet gebruik maken van deze 3.00 meter. Wanneer men naar beneden rijdt, Molendijk/Molenweg is er geen overzicht of er een tegenligger is LV.m. de ronde molen berm, andersom idem</p>	<p>Zie de reactie onder 4 "Ontsluiting Molenweg" van de beantwoording per onderwerp.</p>	<p>De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.</p>

	<p>dito. In de bijlage(bijgevoegd) is er gebruik gemaakt van richtlijnen ASW 2014 (pag.19) Ik wil u wijzen op het <i>minimale</i> profiel dat nodig is voor tweerichtingsverkeer van fiets en personenauto. Deze bedraagt 4.80 m. Ideaal profiel is 5.80 m Dit is dus exclusief trottoir.</p>		
b.	<p>U hebt een telling laten uitvoeren op het tijdstip tussen 16.00 uur en 19.00 uur. Dit geeft geen relevant beeld van de situatie. Tussen 15.00 en 16.00 (en ook op andere niet meegenomen tijdstippen) fietsen of lopen basisschool kinderen naar hun scholen. Deze 3 basisscholen liggen aan dezelfde kant van het dorp en de meeste kinderen uit de buurt maken dan ook gebruik van het smalle wegdeel. Ook kinderen die naar Middelharnis (voortgezet onderwijs) gaan rijden deze route. U zou een heel andere telling krijgen als er tussen 15.00 en 16.00 uur was geteld. Ook kinderen die in het nieuwe plan komen te wonen gaan gebruik maken van deze gevaarlijke weg. Het ontbreken van een trottoir op dit gedeelte is relevant. Ook wanneer de route over de Molendijk gaat ontbreekt er een normaal trottoir. Wat er nu ligt is soms maar een stoeptegel breed of een schuin kantje. De verkeerssituatie naar beide kanten vanuit de Molenweg richting Molendijk en vice versa is niet toegesneden op een uitbreiding van wooneenheden. De enige situatie die m.i. een uitweg biedt is een rondweg. Op grond van het bovenstaande verzoek ik u het wijzigingsplan op genoemd punt aan te passen.</p>	<p>Zie ook punt 3 “Langzaamverkeer” van de beantwoording per onderwerp. In het verkeerscirculatieplan uit 2011 zijn de mogelijkheden voor een rondweg onderzocht en niet haalbaar geacht. In 2012 is het bestemmingsplan Oude-Tonge vastgesteld door de raad met de huidige ontsluitingsvoorwaarden.</p>	<p>De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.</p>

### Zienswijze 10

	Zienswijzen	Reactie	
a.	<p>In de verordening is voor de omgeving van traditionele molens onder artikel 2.3.5 regelgeving opgenomen. Dit in het kader van het garanderen van de vrije windvang en het zicht op de molen. Ook in het bestemmingsplan zijn regels opgenomen ter bescherming van de molen. Wij constateren</p>	<p>De bepaling in artikel 7.1 onder d2 betreft een randvoorwaarde om af te kunnen wijken van de molenbiotoop en is inderdaad niet overeenkomstig de Verordening Ruimte. De bepaling zal worden vervangen door de volgende bepaling uit de Verordening Ruimte: “een ontwikkeling binnen de molenbiotoop, mits de molen en de</p>	<p>In de regels wordt de formulering van de bepaling in artikel 7.1 onder d2 in</p>

<p>echter dat artikel 7.1 onder d, onder 2 van de planregels in strijd is met artikel 2.3.5 'Bescherming Molenbiotoop' van de verordening. Een dergelijke afwijkmogelijkheid als in artikel 7.1 onder d, onder 2 is strijdig met de verordening en dient geschrapt te worden uit de regels van het bestemmingsplan.</p>	<p>molenbiotoop op een goede manier ruimtelijk worden ingepast.“</p>	<p>overeenstemming gebracht met de Verordening Ruimte.</p>
---	--	--

### Zienswijze 11

	Zienswijzen	Reactie	
a.	<p>Het plan zal leiden tot aantasting van het woongenot, door de grootschaligheid van het plan en de drastische verandering die dit met zich meebrengt voor de sfeer. Het plan zal leiden tot planschade, door een waardedaling van mijn woning omdat mijn uitzicht wordt aangetast.</p>	<p>Zie de reactie onder 1 “Verhouding wijzigingsplan versus Moederplan” van de beantwoording per onderwerp. Er wordt voldaan aan alle wet- en regelgeving ten aanzien van de (milieu)aspecten. Woongenot is een subjectief aspect waaraan niet getoetst kan en hoeft te worden bij de ontwikkeling van een plan.</p>	<p>De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.</p>
b.	<p>Bij realisatie van de plannen in de Molenpolder betekent dit een toename van het geluid door verkeer en bewoning. Het woongenot door de geluidsoverlast zal hiermee effectief dalen.</p>	<p>Zie de reactie onder 5 “Akoestisch onderzoek” van de beantwoording per onderwerp.</p>	<p>In de toelichting wordt paragraaf 4.5 aangevuld met de resultaten van het akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd.</p>
c.	<p>Er heeft geen of nauwelijks participatie plaatsgevonden met omwonenden.</p>	<p>De gemeente is niet verplicht om participatie te voorzien, door bijvoorbeeld een informatieavond te organiseren. De wijzigingsbevoegdheid was al in het bestemmingsplan Oude-Tonge opgenomen. Hiermee was de ontwikkeling en bijbehorende randvoorwaarden al bekend. Het wijzigingsplan dient te voldoen aan deze randvoorwaarden. Dit wordt in de toelichting van het wijzigingsplan onderbouwd. De exacte verkaveling van het gebied is overigens nog niet bekend. Ons inziens zou daarmee een informatieavond geen grote toegevoegde waarde hebben, omdat de besluitvorming omtrent het plan al heeft plaatsgevonden in het kader van het bestemmingsplan Oude-Tonge en de exacte invulling/verkaveling van het plan nog niet bekend is. Ten aanzien van de verkeersaspecten wordt op basis van het</p>	<p>De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.</p>

		uitgevoerde onderzoek zoveel mogelijk duidelijkheid verschaft. In de reactie per onderwerp is hier uitgebreid op ingegaan. Overigens staat het u altijd vrij om de gemeente vragen te stellen of om meer informatie te vragen over het plan.	
d.	Het plan zal leiden tot een toegenomen verkeersdruk en verkeersonveiligheid in het gebied dat zelfs merkbaar zal zijn op de Molendijk, dat een belangrijke route is naar o.a. de randstad.	Zie de reactie onder 2 "Verkeersintensiteit Molenweg" van de beantwoording per onderwerp.	De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het wijzigingsplan.