Bijlage

Behorende bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan "Rijksweg A16-N3"

Beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan "Rijksweg A16 – N3"

Inleiding

Deze bijlage maakt deel uit van het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan "Rijksweg A16-N3". Wij geven in deze bijlage een beoordeling van de ingekomen zienswijzen over het ontwerp van het bestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 11 februari 2017 tot en met 24 maart 2017 voor een ieder ter inzage gelegen. Over het ontwerpbestemmingsplan zijn 12 zienswijzen ingediend.
De zienswijzen zijn hieronder samengevat weergegeven, voorzien van een beantwoording en een voorstel.
Enkele zienswijzen zijn zowel gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Rijksweg A16-N3, als tegen het Chw ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en daardoor lopen sommige items door elkaar. Wanneer behandeling specifiek behoort bij het andere bestemmingsplan wordt daarnaar verwezen en vindt behandeling in dat bestemmingsplan plaats.

Voordat op de zienswijzen wordt ingegaan, wordt eerst in een 'vooraf' aan enkele algemene aspecten van de planvorming aandacht besteed.

Vooraf

Relatie met bestemmingsplan Dordtse Kil IV
De ontsluiting Dordtse Kil IV en de knoop A16/N3 zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De ontwerpen voor de aansluiting A16 - N3 zoals bedoeld in het Programma Aansluitingen (verantwoordelijkheid I&M/RWS) en de aansluiting van Dordtse Kil IV op de A16 (verantwoordelijkheid gemeente Dordrecht) zijn samengevoegd in, wat inmiddels bekend staat als, de 'combivariant'. Naast een aansluiting op de westelijke rijbaan van de A16 omvat de ontsluiting van Dordtse Kil IV ook een aansluiting op de oostelijke rijbaan ten noorden van de Moerdijkbrug. De extra kosten van de combivariant ten opzichte van de basisvariant hebben betrekking op de ontsluiting van Dordtse Kil IV zijn derhalve voor rekening van de gemeente Dordrecht. De gemeente Dordrecht en RWS hebben afspraken hieromtrent vastgelegd in een Realiseringsovereenkomst. De planologische procedures en realisatie van de Rijksweg A16 - N3 en Dordtse Kil IV vallen in tijd inmiddels nagenoeg gelijk.

Milieu Effect Rapport
Voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Dordtse Kil IV is in samenhang met de verbetering van het knooppunt A16-N3 en de aanleg van de parallelstructuur een MER opgesteld. Dit is gedaan om de verschillende (milieu)aspecten in een vroegtijdig stadium een volwaardige rol in het proces te laten vervullen.
In beide bestemmingsplannen zijn vervolgens de onderzoekgegevens gebruikt en zijn verschillende elementen uit het MER verwerkt.
Wettelijk is er de verplichting een advies aan de commissie milieueffect rapportage (in vervolg de Commissie) te vragen over het ontwerp van het MER, dat gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter visie gaat.
Vanwege het belang dat de gemeente hecht aan dit proces is reeds in de fase van het voorontwerpbestemmingsplan een zogenaamd vrijwillig advies (tussentijds advies) gevraagd aan de Commissie.

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

In haar eindadvies d.d. 21 april 2017 concludeert de Commissie dat het MER informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over de bestemmingsplannen.

Het MER is goed leesbaar en van goede kwaliteit. De informatie is compleet en de samenvatting, het kaartmateriaal en de illustraties zijn verhelderend en geven een goed beeld van de te verwachten milieugevolgen van de bestemmingsplannen voor het bedrijventerrein en voor de infrastructuur. De Commissie merkt op dat:

- de adviezen die zij heeft gegeven in het tussentijdse toetsingsadvies goed zijn uitgewerkt in het definitieve MER;

- de gemeente haar ambities op het gebied van energie, duurzaamheid en milieu helder heeft uitgewerkt in het MER en dat deze informatie correct is gebruikt in het ontwerpbestemmingsplan;
- op een heldere en transparante manier gebruik is gemaakt van de mogelijkheden uit de Crisis- en herstelwet. Met de informatie uit het MER kunnen de keuzes zoals opgenomen in het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte goed worden onderbouwd.

Zienswijze 1

Ontvankelijkheid
De zienswijze d.d. 10 maart 2017 is ontvangen op 14 maart 2017 en daarmee dus ontvankelijk.

Behandeling zienswijze 1
De volgende zienswijzen zijn ingediend:

1. De geplande regionale functie van grootschalige logistiek sluit niet meer aan op de huidige economische ontwikkeling binnen de Rotterdamse Mainpoirt en duurzamer vervoerswijzen.

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

2. Met als argument, dat de totale uitgifte na ongeveer 20 jaar is bereikt, is het voornemen de bestemmingsplanprocedure te laten verlopen via de Crisis- en herstelwet. Het bestemmingsplan krijgt dan ten onrechte in onze ogen een minder flexibele en daarmee ongewenste looptijd van 20 jaar i.p.v. 10 jaar.

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

3. Een invulling op de locatie Dordtse Kil IV met een bedrijventerrein voor grootschalige logistiek en daarbij grenzend aan de A16 in de vorm van zg. zichtlocaties, betekent een ernstige verarming van de dagelijkse presentatie van Dordrecht aan tienduizenden passsanten (imago-verslechtering).

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

4. Terwijl in de MER de zorg wordt uitgesproken over de uitstraling van ongewenste blinde gevels binnen het gebied, blijft de presentatie naar de A16 volledig onbesproken. Een dergelijke gevoelige locatie zou minstens moeten worden voorzien van een beschermende groenbuffer als primaire uitstraling met de gebouwen hooguit zeer bescheiden zichtbaar op de achtergrond. In onze visie, zou, vanuit het zuiden komend, pas ter hoogte van de natuurlijke overgang, de Wieldrechtse Zeedijk, het landschap moeten overgaan in stedelijke uitstraling. Daar is aan de architectonische uitstraling wel aandacht geschonken. De Wieldrechtse Zeedijk vormt in de Dordtse beleving de grens tussen stad en landschap.

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

5. In het Stadsplan van ongeveer 10 jaar geleden is een compromis geschetst van een ecologische relatie tussen de Dordtse Biesbosch en de Hoekse Waard geborgd. En ook is daarin een stevige groene buffer opgenomen langs de A16. In de huidige planopzet is deze benadering onder druk van een zeer eenzijdige financiële benadering om zeep geholpen. Ook op basis hiervan vinden wij het huidige plan in zijn uitwerking misplaatst op deze locatie.

Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

6. In de MER en ook binnen de planontwikkeling is onvoldoende sprake en weging van de effecten van het bedrijventerrein op het wegenneten en woongebieden buiten de locatie. Rijkswegen A16 en N3 leveren nu al een zeer forse milieubelasting (luchtkwaliteit en geluid) op het Dordtse leefmilieu. Wij zijn van mening dat de verkeerseffecten van een dergelijk groot logistiek bedrijventerrein en kruispuntaanpassing inzichtelijk moeten worden gemaakt en een rol moeten spelen in de procedure en besluitvorming, ook al zou de regelgeving dit niet vereisen. Het gaat onder meer om de volksgezondheid. Zoals landelijk steeds meer helder wordt dat meer asfalt niet de oplossing is voor capaciteitsknelpunten, blijkt ook in de MER dat het een kwestie van beperkte tijd is dat de stagnaties weer zullen optreden.

   De bedrijventerreinen Dordtse Kil I, II en III zijn onderdeel van de uitgevoerde verkeersberekeningen waarin op basis van een verkeersmodel een prognose is gemaakt voor 2030. In die prognose is, in de combivariant, expliciet de ontwikkeling van Dordtse Kil IV meegenomen. In de berekeningen is er daarbij van uitgegaan dat Dordtse Kil IV in 2030 volledig is ontwikkeld. Dat is een worst-case benadering aangezien voor Dordtse Kil IV wordt uitgegaan van een ontwikkeltermijn van 20 jaar. Wat betekent dat niet in 2030 maar in 2040 het terrein volledig is bezet. Om het verkeer, dat o.a. door de ontwikkeling Dordtse Kil IV, maar met name door autonome groei te kunnen accommoderen is aanpassing van de huidige knoop A16/N3 nodig.

   De reconstructie van de aansluiting A16/N3 zelf leidt slechts tot een zeer lichte toename van verkeer op de N3. De toename van verkeer op de N3 zoals die volgt uit de prognose voor 2030 wordt het grootste deel veroorzaakt door de geprognotiseerde autonome groei.

   De milieueffecten voor geluid en lucht op zijn zowel voor de A16 en N3 wettelijk geborgd. Rijkswaterstaat is vanuit de Wet Milieubeheer verplicht de geluidproductie langs rijkswegen te beheersen. Voor rijkwegen, waaronder de A16 en N3, wordt de geluidproductie begrensd door zogenoemde 'geluidproductieplafonds' (GPP's). De GPP's geven de maximaal toelaatbare geluidproductie van een rijksweg weer. Op het traject A16-N3 is er voldoende geluidruimte onder het plafond. Er is derhalve geen sprake van overschrijding van de norm.

   Ook de luchtkwaliteit wordt in het kader van de Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) jaarlijks gemonitord. Uit de meest recente monitoring (over 2015) blijkt dat er op A16 en N3 op geen enkele locatie een overschrijding van de luchtkwaliteitsnomen is opgetreden. Zie voor nadere informatie: http://www.nsl-monitoring.nl/
   Uit de uitgevoerde effectanalyse blijkt bovendien dat uitvoering van het project geen verandering in de luchtkwaliteit veroorzaakt ten opzichte van de referentie situatie.

7. Werkgelegenheidsprognoses worden vaak optimistischer voorgesteld dan de daadwerkelijke cijfers na realisatie. Deze vallen lager uit door bijv. miscalculaties, en op termijn mogelijke schaalvergrotingen en automatisering. In eerste instantie waren bijv. de prognoses voor het Bedrijvenpark Moerdijk ingeschat op 60 arbeidsplaatsen per ha. Deze cijfers zijn nu bijgesteld tot nota bene 25 arbeidsplaatsen op locatie en een spin-off van 10 arbeidsplaatsen elders, totaal 35 arbeidsplaatsen. Vergelijkenderwijs met andere terreinen zelfs nog steeds hoog.
   Verder zal men zich moeten realiseren, dat prognoses een verkeerd beeld kunnen geven. De nieuw gecreëerde banen zullen grotendeels worden opgevuld door mensen met reeds een bestaande baan. Daarnaast is het een realiteit dat een deel van de operationele banen in de logistiek in Nederland door buitenlandse werknemers wordt ingevuld. Dat zal op Dordtse Kil IV niet anders zijn.

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

8. Hier aan toegevoegd dat een nieuw bedrijfsterrein een concurrent is van bestaande bedrijfsterreinen in Dordt en de regio en dat leegstand en verloedering dreigt door

bedrijfsverplaatsingen binnen de regio.

Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

Voorstel:
Wij stellen u voor om zienswijze 1 ongegrond te verklaren.

Zienswijze 2

Ontvankelijkheid
De zienswijze d.d. 13 maart 2017 is ontvangen op 14 maart 2017 en daarmee ontvankelijk.

Behandeling zienswijze 2
De volgende zienswijzen zijn ingediend:

1. De woning Rijksstraatweg 142 ondervindt grote geluidoverlast en die zal fors toenemen. De woonfunctie hoort op deze locatie niet thuis.

   Er is als gevolg van het project Rijksweg A16-N3 op basis van de verkeerscijfers 2030, ter hoogte van de woning Rijksstraatweg 142, geen sprake van overschrijding van de geldende geluidproductieplafonds.
   De woning Rijksstraatweg 142 betreft echter een zogenaamd saneringsobject. Saneringsobjecten zijn een bijzondere categorie van geluidgevoelige objecten waarvoor in het kader van het Meerjarenprogramma geluidsanering (MJPG) dient te worden onderzocht of door middel van geluid reducerende maatregelen de geluidsbelasting op de gevel kan worden teruggebracht tot de gewenste streefwaarde.
   De wet schrijft voor dat voor deze objecten eenmalig onderzocht moet worden of de toekomstige geluidsbelasting op deze objecten met doelmatige maatregelen kan worden verminderd. Deze saneringsdoelstelling moet worden meegenomen in een project voor wijziging van de weg wanneer als gevolg van dat project een of meer geluidproductieplafonds moeten worden gewijzigd. Dit wordt aangeduid als 'gekoppelde' sanering.
   Omdat als gevolg van het project de geluidproductieplafonds ter hoogte van de woning worden verlaagd, betekent het dat het saneringsonderzoek, waarin wordt onderzocht of de geluidbelasting met doelmatige maatregelen kan worden verminderd, en de realisatie van de eventuele maatregelen door het project moeten worden uitgevoerd. De als doelmatig beoordeelde maatregelen ten behoeve van de woning Rijksstraatweg 142 zijn weergegeven in tabel 7.26 van het akoestisch onderzoek.

   Ook na het realiseren van de maatregelen blijft de geluidsbelasting op de gevel voor de woning Rijksstraatweg 142 hoger dan de streefwaarde, waardoor de woning in aanmerking komt voor gevelonderzoek. Onderzocht wordt of aan de wettelijke binnenwaarde wordt voldaan. Zo niet, dan worden de noodzakelijke gevelmaatregelen getroffen zodat wel aan de wettelijke binnennorm wordt voldaan.

Voorstel:
Wij stellen u voor om zienswijze 2 ongegrond te verklaren.

Zienswijze 3

Ontvankelijkheid
Deze zienswijze d.d. 22 maart 2017 is op 23 maart 2017 ontvangen en daarmee ontvankelijk.

Behandeling zienswijzen
De volgende zienswijzen zijn ingediend:

1. Men wil voor de gronden achter de Keerweer niet de bestemming agrarisch, maar een passende bedrijfsbestemming;

   In de beantwoording van de inspraakreactie over hetzelfde onderwerp is aangegeven waarom ter plaatse geen bedrijfsbestemming kan worden gelegd. Volledigheidshalve herhalen we dat onderstaand:
   De betreffende gronden hebben reeds in het bestemmingsplan Uitbreidingsplan in hoofdzaak Dubbeldam uit 1965 een verkeersbestemming. Een ruime verkeersbestemming om de aansluiting A16 en N3 goed vorm te kunnen geven. In 1965 ging het overigens niet om de N3 maar om een verbinding in oostelijke richting (Rijn-Ruhr route).
   In het bestemmingsplan Dordtse Kil III uit 1999 zijn de nu aan de orde zijnde gronden bewust buiten dat plan gelaten, waardoor de ruime verkeersbestemming bleef gelden. Ook in het meest recente bestemmingsplan Dordtse Kil uit 2013 hebben de gronden een verkeersbestemming.
   Nu is er een plan voor uitvoering van verkeersfuncties en blijkt slechts een gedeelte van het perceel nodig te zijn.
   Inspreker heeft de gronden in 1996 gekocht met de wetenschap van een verkeersbestemming, maar in de hoop dat het een andere bestemming zou kunnen worden.
   Helaas voor inspreker is dat niet gebeurd en is dat ook nu niet het geval.
   De gronden hebben een agrarisch gebruik, liggen achter de Keerweer en zijn slecht ontsloten. In het bestemmingsplan Rijksweg A16 – N3 zijn de gronden overeenkomstig het huidige gebruik bestemd.

   Inspreker vraagt om de aangeven agrarische bestemming te wijzigen in een bedrijfsbestemming en bij deze bestemming tevens aandacht te besteden aan een adequate uitweg en bereikbaarheid van de percelen.
   Om verschillende redenen kan aan dit verzoek niet worden voldaan:
   - *Er is in Dordrecht en in de regio voldoende bedrijventerrein voor kleine bedrijven beschikbaar.*
   - *Gronden liggen geheel binnen de veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen (externe veiligheid).*
   - *Percelen zijn niet optimaal ontsloten voor bedrijfsvestiging.*
   - *Extra verkeer op de Rijksstraatweg als gevolg van nieuw te ontwikkelen functies is niet acceptabel.*

   De bedrijfsbebouwing aan de Keerweer is destijds ontwikkeld als geluidscherm om daardoor passend in de karakteristiek van de Rijksstraatweg woningen te kunnen bouwen. Deze situatie is nu niet aan de orde. (einde citaat uit notitie naar aanleiding van inspraakreacties)

   In de nu ingediende zienswijzen worden de hiervoor genoemde argumenten ter discussie gesteld. Naar aanleiding daarvan wordt het volgende opgemerkt;
   - *In het kader van het opstellen van het bestemmingsplan Dordtse Kil IV is onderzoek gedaan naar de actuele behoefte aan bedrijventerreinen met als uitkomst dat er in Dordrecht en in de regio voldoende kleinschalige bedrijventerreinen beschikbaar zijn;*
   - *De gronden liggen wel degelijk in de 'veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen'. Uiteraard is het exacte risico afhankelijk van het gebruik en het aantal werknemers/bezoekers en de situatie elders langs de Rijksweg;*
   - *Het is een feit dat de percelen niet optimaal zijn ontsloten;*
   - *Ook in noordelijke richting gaat de Rijksstraatweg langs woningen en is er sprake van een belangrijke fietsroute van zowel schoolkinderen als recreatieve fietsers.*

   We benadrukken nogmaals dat er ter plaatse geen sprake is van een bedrijventerrein, maar van bedrijfsbebouwing, die ontwikkeld is om te kunnen dienen als geluidscherm. Bewust is bij de aanvang niet meer toegestaan dan nu het geval (maatvoering bebouwing, toegelaten bedrijfscategorieën).

   De agrarische bestemming is in onze ogen niet onlogisch, maar overeenkomstig het huidige gebruik. Een agrarische bestemming is niet alleen voorbehouden aan percelen, die omringd worden door agrarische gebied. Een angst voor een ander gebruik in de vorm van volkstuinen of paardenweide (waarbij wordt gewezen naar de voorheen aanwezige locatie aan de andere zijde van de A16) is er niet, omdat dat niet kan binnen de bestemming 'agrarisch'. Voor die functies is de bestemming 'recreatie' een meer passende bestemming.

2. Mocht dit niet kunnen dan verzoekt men een wijzigingsbevoegdheid op te nemen voor primair een passende bedrijfsbestemming en secundair voor de mogelijkheid om een zonnepark op deze gronden te kunnen realiseren.

   Een inrichting als zonnepark kan een mogelijkheid zijn. Het gaat daarbij niet om een bedrijventerrein en omdat er geen personen werken, zijn de eerder genoemde (mogelijke) problemen met de veiligheidszone, met de ontsluiting en met het verkeer op de Rijksstraatweg niet (of in ieder geval minder) aan de orde. Er kan een wijzigingsbevoegdheid in die richting worden opgenomen, waarbij het dan vervolgens aan reclamant ligt om aan te tonen dat dit kan.

Voorstel:
Wij stellen u voor om de zienswijze 3 gedeeltelijk gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren. De gegrond verklaring betreft het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid om zo mogelijk ter plaatse een zonnepark te kunnen realiseren.

Zienswijze 4

Ontvankelijkheid
De zienswijze d.d. 22 maart 2017 is op 23 maart 2017 ontvangen en daarmee ontvankelijk.

Behandeling zienswijze 4
De volgende zienswijzen zijn ingediend:

1. De zienswijze heeft betrekking op het aanbrengen van groen langs de A16 c.a. en de mogelijke gevolgen die dat kan hebben voor een reclamemasten ten westen en ten oosten van de A16. Verzocht wordt de in de zienswijze genoemde belangen en aandachtspunten mee te nemen ter waarborging van onbelemmerde zichtlijnen voor de reclamemasten;

   De betreffende gronden hebben in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming 'Groen', dan wel 'Verkeer' en daarbinnen zijn groenvoorzieningen toegestaan. Dit verschilt niet van de wijze van regeling in de thans geldende bestemmingen. Aan de oostzijde van de A16 verschilt het ontwerpbestemmingsplan in de nabijheid van de reclamemast niet van het geldende bestemmingsplan. Aan de westzijde zijn er wel wijzigingen als gevolg van o.a. de aanpassing van de afrit. Wij achten het niet ondenkbaar dat door die wijziging in de infrastructuur, de daar aanwezig mast beter in het zicht komt. Tot slot merken we op dat in het plandeel ten noorden van de N3 geen geluidschermen zijn voorzien.
   In onze optiek is er bij de opstelling van het groenplan rekening gehouden met de verschillende belangen, waaronder een aanplant in beperkte hoogte (7 en 8 meter). In de zienswijze wordt gesproken over de groeipotentie van de bomen tot wel een hoogte van 24 en 35 meter. Het onderhouden van het groen achten wij geen onderwerp voor regeling in het bestemmingsplan.
   Wij hebben over deze zienswijze overleg gevoerd met Rijkswaterstaat en gevraagd in contact te treden met de indiener van deze zienswijze. Dat contact is inmiddels geweest en partijen hebben afgesproken in samenspraak met een landschapsarchitect te proberen tot afstemming te komen over de nadere invulling van het groenplan, met aandacht voor alle belangen.

2. Verzocht wordt om betrokken te worden bij de detaillering van het groenplan.

   Zie de beantwoording onder 1.

Voorstel:
Wij stellen u voor om zienswijze 4 ongegrond te verklaren.

Zienswijze 5

Ontvankelijkheid
De zienswijze d.d. 22 maart 2017 is op 23 maart 2017 ontvangen en daarmee ontvankelijk.

Behandeling zienswijze 5
In deze zienswijze wordt verzocht:

1. In de bestemming op te nemen dat ter plaatse van de hartlijn van de gasleiding de gronden alleen zijn bestemd voor gastransleidingen; verzocht wordt de gasleiding op dezelfde wijze te bestemmen als in het aangrenzende bestemmingsplan Dordtse Kil IV.

   Inhoudelijk is er in beide bestemmingsplannen eenzelfde bestemmingsregeling. Aangezien er bij Dordtse Kil IV sprake is van alleen een gasleiding hebben die gronden de bestemming 'Leiding – Gas'. In het bestemmingsplan Rijksweg A16 –N3 is er niet alleen sprake van een gasleiding, maar ook van een watertransportleiding en van een stikstofleiding. Daarom hebben die gronden de bestemming 'Leiding – Leidingstrook'. Nu wordt gevraagd om binnen die bestemming een afzonderlijke regeling voor de gasleiding op te nemen om daarmee te voorkomen dat de watertransportleiding en de stikstofleiding verlegd zouden kunnen worden in de zone van de gasleiding. We werken al vele jaren met deze bestemming en deze wijze van regeling en het heeft nimmer problemen opgeleverd. Ook in de fase van het vooroverleg is deze opmerking niet gemaakt, en was het blijkbaar geen probleem. Naar onze mening zijn de belangen van de gasleiding op een prima wijze beschermd.
   We zullen een afzonderlijk overleg met de betreffende leidingbeheerder aangaan om deze zaken voor de toekomst te bespreken.

2. artikel 14.3 van de planregels aan te passen;

   Nader overleg heeft duidelijk gemaakt dat de indiener van deze zienswijze in het betreffende artikel graag opgenomen wil hebben dat geen kwetsbare objecten worden toegelaten. De achtergrond hiervan is dat men in alle bestemmingsplannen naar een standaard regeling wil. Ook deze opmerking is niet op deze specifieke wijze gemaakt in het vooroverleg.
   Wij hebben een soortgelijk streven naar standaardisering omdat dat de toetsing eenduidiger maakt, echter het uitsluiten van kwetsbare objecten vindt in onze bestemmingsplannen primair plaats via de bestemming(en) die tevens wordt gelegd. In de bestemmingen in dit plan zijn kwetsbare objecten niet toegelaten en derhalve reeds uitgesloten. We bereiken daarvan hetzelfde doel als de indiener van deze zienswijze wenst. In het bij de beantwoording onder 1 reeds aangekondigde overleg met de betreffende leidingbeheerder zullen ook dit onderwerp bespreken.

3. een voorrangsregeling voor de gasleiding op te nemen en artikel 14.5.2 van de planregels aanpassen;

   Deze zienswijzen zijn per mailbericht van 25 april 2017 ingetrokken

4. de specifieke gegevens omtrent de druk en de diameter van de gasleiding niet op te nemen in de planregels;

   Tijdens het vooroverleg is deze opmerking eveneens gemaakt en daar is als volgt op geantwoord: 'het opnemen van een diameter en de druk van de leiding wordt bewust gedaan, omdat dat van invloed kan zijn op het aspect externe veiligheid. Het weglaten van deze gegevens heeft tot gevolg dat er een geheel andere aardgasleiding kan worden geplaatst en dat wordt vanuit externe veiligheid als onjuist beoordeeld. Wanneer er behoefte bestaat aan een andere leiding dient daarvoor een aanvraag te worden ingediend en zal dat op de gebruikelijke wijze worden getoetst'.

   Aan deze beantwoording kan worden toegevoegd dat we nog nimmer een verzoek om wijziging van de druk en de diameter hebben ontvangen. We denken dan ook dat 'het probleem' zich minimaal zal voordoen en daardoor via maatwerk prima oplosbaar is.

Voorstel:
Wij stellen u voor om zienswijze 5 ongegrond te verklaren.

Zienswijze 6

De volgende zienswijzen zijn ingediend:

Ontvankelijkheid
De zienswijze d.d. 20 maart 2017 is ontvangen op 23 maart 2017 en daarmee ontvankelijk.

Behandeling zienswijze 6
In de aanhef van de brief wordt geschreven dat geen bezwaar wordt gemaakt, maar slechts een zienswijze op de stukken die ter visie zijn gelegd.
De volgende zienswijzen zijn ingediend:

1. een bestemmingsplan is een contract met de burger/bedrijven. Een contract met (duurzame) alternatieven zoals het thans voorliggende ontwerpbestemmingsplan waarbij gekozen kan worden uit de beschreven (duurzame) alternatieven, is alleen een contract als duidelijk is welke keuzes kunnen maken onder welke omstandigheden;

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

2. er worden opmerkingen gemaakt over het rapport van Ecorys over nut en noodzaak; het wordt onverantwoord geacht om de procedure nu door te zetten;

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

3. de suggestie in hoofdstuk 3 dat met het toepassen van de ladder voor duurzame verstedelijking sprake is van een duurzame verstedelijking is niet juist en kan niet worden toegepast voor dit plan;

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

4. de gemeenteraad moet worden geïnformeerd over de zienswijzen;

   De vaststelling van een bestemmingsplan en daarmee de besluitvorming over ingediende zienswijzen is een bevoegdheid van de gemeente. De zienswijzen worden ingeboekt bij de griffie en zijn voor de raad in te zien.
   Anders is dit in de voorbereidende fase, i.c. een voorontwerpbestemmingsplan waar de inspraakreacties worden ingediend bij de Directeur Stadsontwikkeling en de besluitvorming ligt bij het college van burgemeester en wethouders. De raad wordt via een raadsinformatiebrief en de toezending van de besluit van burgemeester en wethouders (inclusief de notitie van beantwoording) geïnformeerd.

5. wil reactie op niet beantwoorde zienswijzen uit de inspraakreactie;

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

6. het is vanuit duurzaamheidsperspectief onverantwoord om de teeltaarde niet af te graven, maar te bedekken met zand om opbarstrisico te voorkomen.

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

Voorstel:
Wij stellen u voor om zienswijze 6 ongegrond te verklaren.

Zienswijze 7

Ontvankelijkheid
De zienswijze d.d. 21 maart 2017 is ingeboekt op 27 maart 2017. We gaan er vanuit dat de zienswijze tijdig is ontvangen, maar pas na het weekend op 27 maart 2017 is ingeboekt. We merken de zienswijze aan als ontvankelijk.

Behandeling zienswijze 7
De volgende zienswijzen zijn ingediend:

1. Verzocht wordt de in de zienswijze genoemde belangen en aandachtspunten mee te nemen ter waarborging van onbelemmerde zichtlijnen op het hotel en de reclamemast;

   Een soortgelijk opmerking over de zichtlijnen voor de reclamemasten is gemaakt door reclamant onder 4. Dezelfde beantwoording kan worden gebruikt voor de zichtbaarheid van het hotel. We verwijzen voor de beantwoording naar onderdeel 1 bij die zienswijze.

2. Verzocht wordt om betrokken te worden bij de detaillering van het groenplan.

   Zie de beantwoording onder 1.

Voorstel:
Wij stellen u voor om zienswijze 7 ongegrond te verklaren.

Zienswijze 8

Ontvankelijkheid
De zienswijze d.d. 23 maart 2017 is ingeboekt op 27 maart 2017. We gaan er vanuit dat de zienswijze tijdig is ontvangen, maar pas na het weekend op 27 maart 2017 is ingeboekt. We merken de zienswijze aan als ontvankelijk.

Behandeling zienswijze 8
De volgende zienswijzen zijn ingediend:

1. De groenstrook is 40 meter te smal en dient aangepast te worden;

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

2. Logistieke bedrijven passen niet in Dordrecht en er dient een nieuw onderzoek plaats te vinden op basis van recente gegevens;

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

3. Er dienen maatregelen genomen te worden om gezondheidsrisico's uit te sluiten.

   Zowel in het MER, als in het bestemmingsplan zijn de resultaten van de verschillende onderzoeken aangegeven met als conclusie dat voldaan wordt aan de normen. De maatregelen die op onderdelen worden genomen zijn daar ook verwoord. Het MER heeft een positieve beoordeling gekregen van de onafhankelijke Commissie MER.

4. Er dient onderzoek plaats te vinden naar de risico's van de grondbelasting voor de huizen aan de Wieldrechtse Zeedijk;

   De opdrachtnemer van het project dient vooraf aan te tonen dat als gevolg van de werkzaamheden en de door hem gekozen werkwijze geen schade zal ontstaan. Om met

zekerheid achteraf te kunnen vaststellen of er veranderingen zijn opgetreden worden vooraf door een gecertificeerd bedrijf, voor zover uit de risico-inventarisatie en risicocontouren blijkt dat objecten, installaties of landbouwgronden risico lopen, bouwkundige vooropnamen uitgevoerd.

5. Logistieke 24 uurs economie is niet aanvaardbaar in een leefomgeving en dient heroverwogen te worden.

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

Voorstel:
Wij stellen u voor om zienswijze 8 ongegrond te verklaren.

Zienswijze 9
De zienswijze d.d. 22 maart 2017 is ingeboekt op 27 maart 2017. We gaan er vanuit dat de zienswijze tijdig is ontvangen, maar pas na het weekend op 27 maart 2017 is ingeboekt. We merken de zienswijze aan als ontvankelijk.

Behandeling zienswijze 9
De volgende zienswijzen zijn ingediend:

1. Inbreuk op het woongenot aan vier zijden;

   Een soortgelijk opmerking over de leefbaarheid is gemaakt door de indiener van de zienswijze onder 12. We verwijzen voor de beantwoording naar onderdeel 1 bij die zienswijze.

2. De groenstrook moet 40 m dieper;

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

3. Er ontstaan allerlei milieuproblemen, stijging van kwalijke stoffen. Zitten al boven de landelijk norm. Wil monitoring en inzage in de testresultaten en een noodplan voor het geval de normen wederom overschreden worden;

   Sinds 1 juli 2012 is een nieuwe geluidwetgeving van kracht. Langs alle rijkswegen (zoals de A16 en N3) liggen referentiepunten op 50 meter afstand van de weg om de 100 meter, waarin het maximale geluidniveau van de weg is vastgelegd. Het geluidniveau wordt het geluidproductieplafond genoemd of ook GPP. Jaarlijks worden alle referentiepunten doorgerekend en bij dreigende overschrijding van het GPP wordt bekeken of maatregelen noodzakelijk en doelmatig zijn. In 2016 heeft de laatste doorrekening plaatsgevonden over 2015.
   Op het traject A16-N3 is er voldoende geluidruimte onder het plafond. Er is derhalve geen sprake van overschrijding van de norm.
   De vastgestelde geluidniveaus, het verslag over 2015 en meer informatie hierover is te vinden op de website:
   http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/geluidregister.aspx

   Ook de luchtkwaliteit wordt er in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) jaarlijks gemonitord. Uit de meest recente monitoring (over 2015) blijkt dat er op de A16 en N3 geen overschrijding van de wettelijke normen is opgetreden. Zie voor nadere informatie: http://www.nsl-monitoring.nl/

Door de naleving voor geluid en de monitoring in het kader van het NSL is geborgd dat blijvend aan de geldende normering wordt voldaan. Een noodplan is derhalve niet nodig.

4. Schade als gevolg van uitvoering werkzaamheden aan de rijksweg. Wil weten wat gedaan wordt om schade te voorkomen en wil dat de gemeente zal optreden als eindverantwoordelijke. Wil graag inzage in de CAR-polissen. Wil dat er gekeken wordt naar alternatieven;

   Een soortgelijk opmerking over het voorkomen van schade is gemaakt door reclamant onder 8. We verwijzen voor de beantwoording naar onderdeel 4 bij die zienswijze.

5. Verlenging van de tunnel is van een al eveneens dubieus karakter. De hoogte zal vermoedelijk nooit kunnen voldoen waarbij het wachten is op schades en overlast.

   De definitieve plannen van de tunnel moeten nog worden gemaakt. De doorrijhoogte in de nieuwe situatie dient tenminste even groot te zijn als de bestaande tunnel waarmee het profiel van vrije ruimte voldoende is geborgd.

Voorstel:
Wij stellen u voor om zienswijze 9 ongegrond te verklaren.

Zienswijze 10

Ontvankelijkheid
De zienswijze d.d. 24 maart 2017 is afgegeven aan de balie op 24 maart 2017 en ingeboekt op 29 maart 2017. De zienswijze is ontvankelijk.

Behandeling zienswijze 10
De volgende zienswijzen zijn ingediend:

1. Promotie van N3 als snelle verbinding voor bovenlokaal verkeer tussen de A16 en A15 is niet gewenst;

   De aanpassing van de A16/N3 heeft tot doel de bestaande doorstromingsproblematiek op de N3 bij de knoop A16/N3 te beperken, en ervoor te zorgen dat de toekomstige groei van het verkeer, mede door de ontwikkeling van het bedrijventerrein Dordtse Kil IV, geaccommodeerd kan worden. De aanpassingen hebben vooral een lokaal effect; netwerkeffecten beperken zich dan ook tot de directe omgeving van de knoop N3/A16: de combivariant zorgt direct ten oosten van de knoop A16/N3 voor een lichte verkeerstoename op etmaalniveau. Dit effect wordt verder van de A16/N3 minder.
   Uit de onderzochte verkeerseffecten volgt dat de realisatie van de combivariant inclusief Dordtse Kil IV slechts verantwoordelijk is voor een lichte toename van het verkeer op de N3. Het grootste deel van de geprognotiseerde toename van verkeer treedt op als gevolg van de autonome groei.

2. Meer (vracht)verkeer over de N3 zonder dat daar overlast beperkende maatregelen tegenover staan;

   In de rapportage verkeer zijn in bijlage 9, tabel B 9.2 en 9.4, de hoeveelheden vrachtverkeer op de N3 direct ten oosten van de knoop A16/N3 opgenomen voor respectievelijk de situatie zonder en met project (referentie- vs. Combivariant). Hieruit blijkt dat de hoeveelheid vrachtverkeer op de N3 door de aanpassingen aan de knoop A16/N3 toeneemt met ca 5%. De effecten van extra verkeer, waaronder vrachtverkeer op de N3, zijn meegenomen in de effectberekeningen voor o.a. lucht en geluid. Op basis van deze berekeningen zijn eventuele maatregelen bepaald.

   Via de monitoringsprogramma's voor geluid (naleving) en luchtkwaliteit (NSL-monitoring) wordt geborgd dat ook op de N3 aan de geldende normen wordt voldaan.

3. Het belang van een goed woon- en leefklimaat in de woonwijken rondom de N3 wordt onterecht volledig buiten beschouwing gelaten;

   De reconstructie van de A16/N3 leidt slechts tot een zeer lichte toename van verkeer op de N3. De toename van verkeer op de N3 wordt met name veroorzaakt door de autonome groei.

   Via de monitoringsprogramma's voor geluid (naleving) en luchtkwaliteit (NSL-monitoring) wordt geborgd dat ook op de N3 aan de geldende normen wordt voldaan. Rijkswaterstaat is vanuit de Wet Milieubeheer verplicht de geluidproductie langs rijkswegen te beheersen. Voor rijkwegen, waaronder de A16 en N3, wordt de geluidproductie begrensd door zogenoemde 'geluidproductieplafonds' (GPP's). De GPP's geven de maximaal toelaatbare geluidproductie van een rijksweg weer. Op het traject A16-N3 is er voldoende geluidruimte onder het plafond. Er is derhalve geen sprake van overschrijding van de norm.

   Ook de luchtkwaliteit wordt in het kader van de Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) jaarlijks gemonitord. Uit de meest recente monitoring (over 2015) blijkt dat er op A16 en N3 op geen enkele locatie een overschrijding van de luchtkwaliteitsnomen is opgetreden. Zie voor nadere informatie: http://www.nsl-monitoring.nl/

   De milieueffecten zijn onderzocht binnen de projectgebied. De N3 is niet verder onderzocht. De bescherming van het woon- en leefklimaat, ook langs de N3, is geborgd via de wettelijke normen en de jaarlijkse monitoring.

4. In de huidige situatie is al sprake van geluidsoverlast en luchtvervuiling – de plannen leiden tot een verdere toename;

   In de planstudie wordt ingezoomd op de effecten voor het plangebied. Daarnaast geldt dat de lucht- en geluidseffecten op de N3 ten gevolge van de aanpassingen aan de knoop en de realisatie van DKIV wettelijk geborgd zijn. Rijkswaterstaat is vanuit de Wet Milieubeheer verplicht de geluidproductie langs Rijkswegen te beheersen. Voor Rijkswegen, waaronder de N3, wordt de geluidproductie begrensd door zogenoemde 'geluidproductieplafonds', aangeduid met GPP's.

   De GPP's (norm) geven de maximaal toelaatbare geluidproductie van een Rijksweg weer. Ook bij de N3 houdt Rijkswaterstaat in de gaten of de geluidsnormen niet worden overschreden. Langs alle Rijkswegen liggen om de 100 meter referentiepunten op 50 meter afstand van de weg waarin het maximale geluidniveau van de weg is vastgelegd. Om te bepalen of de geluidproductie per referentiepunt onder het geluidproductieplafond blijft, voert Rijkswaterstaat jaarlijks berekeningen uit. De N3 wordt hierin meegenomen.
   Het nalevingsverslag (over 2016) wordt in december 2017 door de minister definitief vastgesteld en openbaar. Daaruit blijkt of er geluidproductieplafonds overschreden worden of dreigen te worden. Bij dreigende overschrijding van geluidproductieplafonds wordt bekeken of maatregelen noodzakelijk en/of (nog) doelmatig zijn.

   In 2016 heeft de laatste doorrekening plaatsgevonden over 2015. Op het traject A16-N3 is er voldoende geluidruimte onder het plafond. Er is derhalve geen sprake van overschrijding van de norm.

   Ook de luchtkwaliteit wordt er in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) jaarlijks gemonitord. Uit de meest recente monitoring (over 2015) blijkt dat er op de A16 en langs de N3 op geen enkele locatie een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen is opgetreden. Zie voor nadere informatie: http://www.nsl-monitoring.nl/

   De huidige verhardingsconstructie van de N3 is aan het einde van zijn levensduur en moet vervangen worden. In 2019/2020 zal er grootonderhoud aan de N3 worden uitgevoerd. Tijdens de voorbereidingen van het grootonderhoud worden de resultaten van het actuele nalevingsverslag meegenomen bij het bepalen van het asfalttype zodat overschrijdingen

van de geluidproductieplafonds worden voorkomen tot het moment dat de nieuwe asfaltdeklaag opnieuw aan vervanging toe is.

5. Waarom wel een bypass, maar geen overlast beperkende maatregelen ?

   Uit het nalevingsverslag voor geluid over 2015 is gebleken dat op de N3 alleen ter hoogte van de aansluiting Sterrenburg een dreigende overschrijding van de geluidproductieplafonds is geconstateerd. In 2019-2020 is grootonderhoud aan de N3 voorzien en wordt daarom op deze locatie een stiller asfalttype opgenomen, waarmee de dreigende overschrijding teniet wordt gedaan. Tijdens de voorbereidingen van het groot onderhoud worden de resultaten van het actuele nalevingsverslag meegenomen bij het bepalen van het asfalttype zodat overschrijdingen van de geluidproductieplafonds worden voorkomen tot het moment dat de nieuwe asfaltdeklaag weer aan vervanging toe is.

   Binnen het project aansluiting A16/N3 is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Daaruit volgt welke geluidmaatregelen moeten worden getroffen om aan de wetgeving te voldoen. M.b.t. de luchtkwaliteit zijn geen maatregelen noodzakelijk, omdat ook in de nieuwe situatie aan de wettelijke normen wordt voldaan.

6. Huidige geluidafscherming ter plaatse van de N3 is absoluut onvoldoende. Maatregelen zijn vereist.

   Zie beantwoording onder 4 en 5.

Voorstel:
Wij stellen u voor om zienswijze 10 ongegrond te verklaren.

Zienswijze 11

Ontvankelijkheid
De zienswijze d.d. 24 maart 2017 is afgegeven aan de balie op 24 maart 2017 en ingeboekt op 29 maart 2017. De zienswijze is ontvankelijk.

Behandeling zienswijze 11
De volgende zienswijzen zijn ingediend:

1. Verzocht wordt de opgenomen wijzigingsbevoegdheid om een zonnepark te kunnen realiseren om te zetten in een bestemming die het zonnepark rechtstreeks toestaat.

   In het ontwerpbestemmingsplan is de aanleg van het zonnepark gekoppeld aan een wijzigingsbevoegdheid omdat er op dat moment geen concrete plannen waren ingediend en er evenmin onderzoeken waren gedaan. Nu er bij de ingediende zienswijze wel een concreet plan en uitgevoerde onderzoeken zijn overgelegd en die bovendien akkoord zijn bevonden, is er geen bezwaar op de betreffende gronden de bestemming 'Bedrijf – Energiepark te leggen. Deze bestemming is dan identiek aan de bestemming zoals die in het bestemmingsplan Dordtse Kil IV is opgenomen voor de Transberglocatie.

Voorstel:
Wij stellen u voor om zienswijze 11 gegrond te verklaren en de aanleg van het zonnepark mogelijk te maken via een daarop gerichte bestemming.

Zienswijze 12

Ontvankelijkheid
De zienswijze d.d. 23 maart 2017 is ingeboekt op 29 maart 2017. We gaan er vanuit dat de zienswijze tijdig is ontvangen, maar pas na het weekend op 29 maart 2017 is ingeboekt. We merken de zienswijze aan als ontvankelijk.

Behandeling zienswijze 12
De volgende zienswijzen zijn ingediend:

1. Men vraagt zich af of bij uitvoering van de voorgenomen plannen nog wel van een acceptabele leefomgeving gesproken kan worden en of het dus zinvol is de bestaande woningen aan de Wieldrechtse Zeedijk te handhaven;

   Een soortgelijke opmerking is gemaakt tijdens de inspraakperiode met daarop het volgende antwoord: 'de gemeente ontkent niet dat de situatie ter plaatse door het voorgenomen plan gaat veranderen. Wel wordt geprobeerd ook hier met allerlei maatregelen een acceptabel woon- en leefklimaat te behouden. Al geruime tijd is er overleg met de vertegenwoordigers van bewoners aan de Wieldrechtse Zeedijk en zijn en worden plannen besproken.
   Er is niet alleen sprake van de aanleg van een ruime bufferzone, maar ook onderdelen als een lagere milieucategorie en een lagere bouwhoogte aansluitend aan de bufferzone, zijn in het plan opgenomen. Verder vindt overleg plaats over aspecten als afsluiten van de Wieldrechtse Zeedijk voor doorgaand verkeer, het maken van een keergelegenheid, het maken van (extra) parkeerplaatsen, het maken van een verbinding naar de bufferzone aan de noordzijde van de Wieldrechtse Zeedijk.
   Op een wat grotere afstand wordt het knooppunt A16-N3 aangepast en zal de doorstroming, ook voor de bewoners van de Wieldrechtse Zeedijk, verbeteren.
   En ondanks al die maatregelen verandert de situatie ter plaatse'.

   Aanvullend kan het volgende worden opgemerkt.
   Omdat leefbaarheid moeilijk is te meten heeft de wetgever normen opgesteld voor fijnstof en geluid. Zodra deze normen niet worden overschreden is in het algemeen sprake van een leefbare situatie. Vanuit het project wordt gekeken naar de wettelijke normen voor onder meer fijnstof en geluid.
   Binnen het project aansluiting A16/N3 is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Daaruit volgt welke geluidmaatregelen moeten worden getroffen om aan de wetgeving te voldoen.
   Voor de luchtkwaliteit geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) waardoor geborgd is dat voldaan wordt aan de geldende luchtkwaliteitsnormen.

2. Realisatie groot bedrijventerrein ten zuiden van de Wieldrechtse Zeedijk is een verarming van de presentatie van de stad aan de duizenden passanten via de rijksweg en daarmee een imago-verslechtering van Dordrecht;

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

3. In het verleden is bepaald dat dit gebied een ecologische verbinding tussen de Hoeksche Waard en de Biesbosch zou moeten worden. Met de realisatie van het bedrijventerrein wordt dit volstrekt onmogelijk;

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

4. De gemeenteraad heeft op 9 oktober 1973 besloten dat de Wieldrechtse Zeedijk toen en in de toekomst de grens tussen het bebouwde en onbebouwde deel van het Eiland van Dordrecht zou blijven;

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

5. De noodzaak van een bovenregionaal bedrijventerrein dat is gericht op grootschalige logistiek wordt betwijfeld; het levert weinig arbeidsplaatsen op en de bedrijven op enorme kavels zullen continu in bedrijf zijn en veel overlast veroorzaken, ook in de nachtelijke uren;

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

6. Men pleit voor een bufferzone van 200 m vanaf het midden van de weg en het doortrekken van de groenstrook naar de Aquamarijnweg met handhaving van de vier daar nu aanwezige platanen; ook de groenstrook in Dordtse Kil III moet worden doorgetrokken tot de Aquamarijnweg. De aanleg van de groenvoorzieningen moet prioriteit krijgen om te voorkomen dat bewoners jarenlang tegen een bouwput aankijken;

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

7. Men wil ten zuiden van de woningen zones met maximale bouwhoogten van 8, 12, 16 en 20 m;

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

8. Voorts een regeling een opnemen dat dat de eerste bebouwing met de achterkant naar de dijk wordt gebouwd en geen lichtuitstraling, opslag en verkeersbewegingen achter die bebouwing;

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

9. Men wil de milieuzonering aanpassen door te rekenen vanaf de groenstrook en niet vanaf de woningen;

   Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

10. Men wil een regeling opnemen dat de winturbines bij ongunstige weersomstandigheden worden uitgeschakeld. Graag de eigenaar van de windturbines verplichten om door technische maatregelen het geluid te verlagen;

    Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

11. Er wordt voor gepleit om de parallelweg niet verhoogd ten opzichte van de A16 aan te leggen en in het geheel te voorzien van geluidsarm asfalt, snelheidsbeperkingen in te voeren en geheel te voorzien van een geluidsscherm en een nieuwe groenvoorziening;

    De hoogteligging van de nieuwe parallelbaan sluit aan op de hoogte van de huidige rijbanen van de rijksweg.
    Vanuit het project is gekeken naar de milieueffecten welke zijn getoetst aan de wettelijke normen voor onder meer fijnstof en geluid op basis van het huidige snelheidsregime op de rijksweg. Daaruit volgt o.a. welke geluidmaatregelen moeten worden getroffen om aan de wettelijke normen te voldoen. Welke maatregelen waar worden getroffen, staat beschreven in het akoestisch onderzoek.
    De luchtkwaliteit wordt in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) jaarlijks gemonitord. Uit de meest recente monitoring (over 2015)

blijkt dat er op de A16 en aansluiting N3 geen overschrijding van de wettelijke normen is opgetreden. Zie voor nadere informatie: http://www.nsl-monitoring.nl/
Doordat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is geborgd dat wordt voldaan aan de geldende luchtkwaliteitsnormen.

Uit de in het kader van het project uitgevoerde effectanalyse blijkt bovendien dat uitvoering van het project geen verandering in de luchtkwaliteit veroorzaakt ten opzichte van de referentie situatie.

Voor de nieuwe situatie wordt een groenplan opgesteld waarin het groen dat ten gevolge van de realisatie van het project wordt verwijderd wordt gecompenseerd.

12. Graag concrete maatregelen in het bestemmingsplan opnemen om de te verwachten toename van geluidhinder van het wegverkeer te voorkomen;

    Zie beantwoording onder 11.

13. Voorts het voorstel een 50 dB-contour op te nemen ter plaatse van de achtergevels van de woningen, die door bedrijven niet mag worden overschreden; en het opnemen van concrete voorschriften om overlast in nachtelijke uren te beperken;

    Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

14. Men vreest voor gezondheidsproblemen bij verhoging van concentraties fijnstof en men verwacht dus concrete maatregelen op dit gebied;

    De luchtkwaliteit wordt in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) jaarlijks gemonitord. Uit de meest recente monitoring (over 2015) blijkt dat er op de A16 en aansluiting N3 geen overschrijding van de wettelijke normen is opgetreden. Zie voor nadere informatie: http://www.nsl-monitoring.nl/
    Doordat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is geborgd dat wordt voldaan aan de geldende luchtkwaliteitsnormen.

    Uit de in het kader van het project uitgevoerde effectanalyse blijkt bovendien dat uitvoering van het project geen verandering in de luchtkwaliteit veroorzaakt ten opzichte van de referentie situatie.

15. Er wordt gepleit voor het uitsluiten van vestigingen van LPG-tankstations PGS15 opslagen en ammoniakkoelinstallaties;

    Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

16. Er moet rekening worden gehouden met de aanwezige kreekrestanten;

    Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

17. Men wil graag een nieuwe bomenrij/groenstrook langs de Dordtsche Kil; dat dit niet kan omdat bomenrijen ten koste gaan van de hoeveelheid uitgeefbaar terrein vindt men een dooddoener;

    Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

18. Men pleit voor het toepassen van alle voorstellen uit het MMA, zelfs als onderwerpen geen regeling behoeven in het bestemmingsplan;

    Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

19. Men wil afspraken maken over het tegengaan van oneigenlijk gebruik van straks langdurig braakliggende grond.

    Deze zienswijze is primair gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt bij dat plan behandeld.

Voorstel:
Wij stellen u voor om zienswijze 12 ongegrond te verklaren.

Samenvatting
Wij stellen u voor om:
1. zienswijzen 1 t/m 12 ontvankelijk te verklaren;
2. zienswijze 3 gedeeltelijk gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren;
   De gegrond verklaring betreft het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid om zo mogelijk ter plaatse een zonnepark te kunnen realiseren;
3. zienswijze 11 gegrond te verklaren en de aanleg van het zonnepark mogelijk te maken via een daarop gerichte bestemming;
4. zienswijzen 1, 2, 4 t/m 10 en 12 ongegrond te verklaren.

Ambtshalve wijzigingen
- de spoorweg is in de analoge versie juist aangegeven, maar in de digitale versie abusievelijk 'groen' gekleurd. Voorgesteld wordt de digitale versie aan te passen in overeenstemming met analoge versie.