

STAAT VAN WIJZIGINGEN

Bestemmingsplan dijklint
Gemeente Alblasserdam

Behoort bij raadsbesluit d.d. 25 juni 2013
Gemeente Alblasserdam

Onderwerp

Tussenuitspraak Raad van State bestemmingsplan “Dijklint”, nummer tussenuitspraak 201205589/1/T1/R4 (**BIJLAGE 1**).

Samenvatting wijzigingen

Plantoelichting

De civielrechtelijke situatie noopt met name tot een aanpassing van paragraaf 9.1 (economische uitvoerbaarheid) met een toelichting waarom de aanleg van een vrijliggend (fiets)pad binnen de planperiode van het bestemmingsplan mogelijk wordt geacht.

Planregels

Aanpassing van artikel 1 (Begrippen). Als gevolg van de tussenuitspraak en het opnieuw vaststellen van het bestemmingsplan wijzigt de titel van het GML-bestand (opgenomen in artikel 1.2 bestemmingsplan).

Aanpassing van artikel 7 (Groen) door toevoeging van twee aanduidingen:

1. Specifieke vorm van groen – fietspad uitgesloten;
2. Specifieke vorm van groen – fietspad.

Door toevoeging van de aanduidingen is het mogelijk op de verbeelding een tracé van een (fiets)pad nader te duiden.

Aanpassing van artikel 16 (Wonen) door herformulering van lid 2.2 (bijgebouwen).

Verbeelding (plankaart)

Algemeen

Toevoeging van twee functieaanduidingen in de verklaring:

3. Specifieke vorm van groen – fietspad uitgesloten;
4. Specifieke vorm van groen – fietspad.

Aanpassing percelen Oost-Kinderdijk 9-11

Verleggen van de vlakken “bijgebouwen toegestaan”.

Aanpassing bestemming Groen voor zover gelegen achter de percelen Oost-Kinderdijk 48-68

Toevoeging van twee functieaanduidingen waarmee een tracé van een pad nader wordt geduid.

Toelichting wijzigingen

Plantoelichting

De gronden binnen het plangebied met de bestemming Groen, voor zover deze bestemming is gelegd op de percelen achter de woningen aan de Oost Kinderdijk 48 tot en met 66, zijn eigendom van Waterschap Rivierenland. Op een deel van deze gronden zit een privaatrechtelijke belemmering, die de realisering van een (fiets)pad binnen de bestemming Groen vooralsnog niet mogelijk maakt. De belanghebbenden bij deze privaatrechtelijke belemmering hebben eerder te kennen gegeven geen medewerking te willen verlenen aan de realisering van een (fiets)pad achter de woningen aan de Oost Kinderdijk 48 tot en met 66.

De gemeente heeft Overwater Grondbeleid Adviesbureau te Strijen opdracht gegeven om te onderzoeken of en op welke wijze uitvoering kan worden gegeven aan de realisatie van het gedeelte van het (fiets)pad tussen Alblasserdam en Oost-Kinderdijk dat nog niet gerealiseerd is. De resultaten zijn verwerkt in de rapportage "Advies uitvoerbaarheid (fiets)pad Oost Kinderdijk te Alblasserdam" (kenmerk 30330445/N-RvS-04/mpu, 11 juni 2013, **BIJLAGE 2**) dat onderdeel uitmaakt van de besluitvorming. Uit dit onderzoek blijkt dat door middel van onteigening de gronden, waarop het (fiets)pad nog dient te worden gerealiseerd, vrij kunnen worden gemaakt van de privaatrechtelijke belemmering en de gemeente binnen de planperiode van het bestemmingsplan Dijklint over de gronden kan beschikken, waarna de gemeente op deze gronden een (fiets)pad kan realiseren.

De raad is verzocht uit te spreken dat zij in principe het onteigeningsinstrument wil inzetten ten behoeve van de aanleg van het (fiets)pad. Daarnaast is de gemeenteraad verzocht om in haar vergadering van 9 juli 2013 uit te spreken voldoende financiële middelen beschikbaar te stellen voor zowel het onteigeningstraject als de daadwerkelijke aanleg van het (fiets)pad. Met deze besluiten wordt aangetoond dat uitvoering kan worden gegeven aan realisatie van de bedoelde bestemming.

Bovenstaande bevindingen hebben geleid tot een aanpassing van de plantoelichting.

Toegevoegd is een voorwoord en zijn de volgende paragrafen herschreven dan wel bevatten de volgende paragrafen toegevoegde teksten:

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving, paragraaf 2.2.1 (Functionele aspecten) onder het kopje "Groen"

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving, paragraaf 2.3 (Planmethodiek) onder het kopje "Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels"

Hoofdstuk 9 Uitvoerbaarheid, paragraaf 9.1 (Economische uitvoerbaarheid)

Hoofdstuk 10 Inspraak en overleg, paragraaf 10.3 (vervolgprocedure)

In het herstellende bestemmingsplan is in rood aangegeven wat is gewijzigd en/of toegevoegd ten opzichte van het vorige bestemmingsplan. Deze rode kleur is zowel in de toelichting als in de regels opgenomen.

Planregels

Artikel 1 Begrippen

De tussenuitspraak van de Raad van State (**BIJLAGE 1**) veronderstelt een heroverweging in de besluitvorming en daarmee een nieuwe vaststelling van het bestemmingsplan Dijklint. De titel van het bestemmingsplan (benaming GML-bestand) dient daardoor te worden aangepast.

Tekstonderdeel artikel 1 Begrippen	Gewijzigde tekst
1.2 Bestemmingsplan De geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0482.bpdijklint-vg01 met de bijbehorende regels.	1.2 Bestemmingsplan De geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0482.bpdijklint-vg02 met de bijbehorende regels.

Artikel 7 Groen

De waterkering is onderdeel van dijkkring 16 die de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden omsluit. Langs de dijk bevindt zich een diversiteit aan functies. Diverse ontwikkelingen zoals een groei van bedrijvigheid, toename van verkeersbewegingen en de aandacht voor luchtkwaliteit hebben het besef gebracht dat er een veiliger en leefbaarder dijklint gerealiseerd moet worden. Deze noodzaak klemmt te meer daar het dijklint een belangrijke verbinding vormt naar Kinderdijk en Nieuw-Lekkerland en een rol vervult in geval van calamiteiten.

In 2006 heeft dit geleid tot een plan van aanpak dijklint, dat uiteindelijk moet leiden tot bovenvermeld veiliger dijklint. In het plan van aanpak worden op te pakken zaken benoemd als vervoersmanagement, mobiliteitsvraagstuk, saneringsplannen en aanpassingen van vergunningen aan de milieuwetgeving. Een onderdeel van het mobiliteitsvraagstuk is het bevorderen van het fietsgebruik en het dijklint veiliger maken voor fietsers. Met de aanleg van een vrijliggend (fiets)pad wordt aan deze doelstelling invulling gegeven.

Het vrijliggende (fiets)pad op (de kruin van) de dijk is een fietsverbinding die wordt aangelegd met financiële steun van de provincie Zuid-Holland samen met de gemeenten Alblasserdam, Nieuw-Lekkerland en Nederlek en met medewerking van het Waterschap Rivierenland. Het (fiets)pad heeft tot doel het vergroten van de veiligheid van de fietsers en het bieden van een aantrekkelijke fietsroute; conflictsituaties met snelverkeer zo veel mogelijk vermijden leidt uiteindelijk tot een betere doorstroming op de dijk voor alle verkeersstromen. Als gevolg van de maatregelen ontstaat er een ook eenduidig verkeersbeeld dat de veiligheid ten goede komt.

Met de aanleg van een vrijliggend (fiets)pad in 2011 is het doel van een verkeersveilige fietsverbinding grotendeels behaald, echter met uitzondering van het gedeelte gelegen nabij de Oost-Kinderdijk 48-66. De huidige situatie is vanuit de optiek van verkeersveiligheid ongewenst en zorgt ter plaatse voor potentiële conflictsituaties en een onduidelijk verkeersbeeld door extra kruisend verkeer; fietsers zijn namelijk verplicht om zich op het dijklint tweemaal tussen het snelverkeer te mengen, met alle verkeersonveilige situaties van dien.

Varianten

Bij het vinden van een oplossing zijn twee hoofdmogelijkheden nader bekeken: 2 varianten via de Oost-Kinderdijk en 4 varianten over het dijklichaam achter de woningen Oost-Kinderdijk 48-68.



Varianten via Oost-Kinderdijk ————
Varianten via dijklichaam ————

De Oost-Kinderdijk is in het gemeentelijke wegcategoriseringsplan (vastgesteld 29 mei 2012, **BIJLAGE 3**) aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg. Gebiedsontsluitingswegen zijn vooral bedoeld om verkeer vlot af te wikkelen; de weginrichting wordt hiervoor zo veel als mogelijk aangepast. Onderzocht is of het mogelijk is het gebied voor de woningen langs voor fietsers zodanig in te richten dat zij hier veilig kunnen verblijven. Bij een gebiedsontsluitingsweg zijn vrijliggende (fiets)paden gewenst; indien dit niet mogelijk is, moet er gewerkt worden met fietsstroken. Een vrijliggend (fiets)pad voor de woningen langs is uitgesloten (ruimtegebrek). Door het beperkte profiel van de beschikbare vrije ruimte, zal het fietsverkeer zich te allen tijde moeten mengen met het snelverkeer omdat de fysiek situatie ter plaatse van de weg niet toelaat dat deze volgens de CROW-normen wordt ingericht. Deze situatie wordt, gelet op de verkeersintensiteiten op dit dijkvak als ongewenst en verkeersonveilig beschouwd.



Profiel Oost-Kinderdijk ter plaatse woningen OK 48-66

Onderzocht is ook wat het effect is als het huidige pad ter hoogte van de Oost Kinderdijk 48-66 via de Noordenstraat, Fop Smitstraat en Merwedeweg wordt omgeleid. Fietzers worden gedwongen om te rijden wat niet bijdraagt aan het beeld van een korte en aantrekkelijke route. Daarnaast worden fietsers gedwongen alsnog tweemaal de Oost-Kinderdijk te kruisen. De verwachting is dan ook dat fietsers een eigen weg gaan zoeken en van deze omleidingroute geen gebruik zullen maken. Door het kruisen met de Oost-Kinderdijk wordt ook deze variant als verkeersongevestig bestempeld.

Nu met de hiervoor beschreven varianten niet het gewenste effect (een verkeersveilige route) wordt bereikt, resteert het tracé achter de woningen langs. Naar de mening van de gemeente biedt een vrijliggend (fiets)pad op de dijk, mede gelet op de autonome toename van de verkeersintensiteiten op de dijk, een structurele en verkeersveilige oplossing. Varianten over het dijklichaam aan de achterzijde van de woningen kennen twee, overigens oplosbare, belemmeringen: eisen van de dijk- en waterbeheerder (Waterschap Rivierenland & Rijkswaterstaat) en een aanwezige privaatrechtelijke belemmering.



Situatie achterzijde woningen OK 48-66

De gemeente realiseert zich dat privaatrechtelijke belemmeringen, waarin zij overigens bij de totstandkoming geen partij is geweest, de aanleg van het laatste stuk (fiets)pad momenteel verhinderen. De grondeigenaar, Waterschap Rivierenland, heeft uitgesproken de in het verleden gemaakte afspraken te respecteren tenzij de gemeente overeenstemming met de bewoners bereikt. Bewoners handhaven voornamelijk hun standpunt, inhoudende dat er geen wandel- en/of (fiets)pad mag komen achterlangs hun woningen, en gaan er van uit dat het Waterschap zich conformeert aan hun verplichtingen jegens bewoners. Het voorstel van de bewoners om het (fiets)pad op de Oost-Kinderdijk zelf te handhaven is, zoals hierboven omschreven, in de optiek van de gemeente niet wenselijk.

Nu de minnelijke pogingen niet hebben geleid tot enig resultaat heeft de gemeente opdracht gegeven om uit algemeen belang de juridische mogelijkheden te onderzoeken de privaatrechtelijke bepaling te ontbinden of anderszins te ontkrachten. De resultaten van het onderzoek (uitgevoerd door Overwater Grondbeleid Adviesbureau te Strijen) zijn verwerkt in de rapportage "Advies uitvoerbaarheid (fiets)pad Oost Kinderdijk te Alblasterdam" (kenmerk 30330445/N-RvS-04/mpu, 11 juni 2013) dat onderdeel uitmaakt van de besluitvorming. Uit dit onderzoek blijkt dat de gronden waarop het (fiets)pad nog dient te worden gerealiseerd door middel van onteigening vrij kunnen worden gemaakt van de privaatrechtelijke belemmering en de gemeente binnen de planperiode over de gronden kan beschikken, waarna de gemeente op deze gronden eveneens binnen de planperiode een (fiets)pad kan realiseren. De gemeenteraad zal voor zowel het eventuele onteigeningstraject als de daadwerkelijke aanleg van het pad de benodigde financiële middelen beschikbaar stellen

Aan de hand van een aantal, hieronder beschreven, onderzoekspunten zijn vier varianten nader beschouwd (**BIJLAGE 4**):

- Inpasbaarheid (eisen Rijkswaterstaat/Waterschap Rivierenland);
- Veiligheid, onder te verdelen in:
 - Overstromingsrisico van het pad;
 - Aanvaringsrisico en beveiliging;
 - Geo-technische eisen en;
 - Mogelijkheid vluchtroutes in geval van calamiteiten.
- Afvoer en bergingsregime grote rivieren;
- Dijkverzwaringmogelijkheden;
- Privacy-overwegingen;
- Financiële uitvoerbaarheid

Randvoorwaardelijk voor de aanleg van een (fiets)pad is uitzicht op de vergunbaarheid door de beheerders. Om vergunbaarheid te toetsen is gebruikgemaakt van beleidsregels Keur Waterschap Rivierenland 2009, legger en de beleidslijn Grote Rivieren. Een viertal varianten is aan de hand van de eisen van de beheerders uitgewerkt en grofmazig op haalbaarheid is getoetst. Daarbij is ook in ogenschouw genomen met welke maatregelen de privacy van de bewoners gewaarborgd kan worden. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het verhogen van de kruin waardoor zicht op gebruikers van het pad aan het zicht worden onttrokken en het zoveel mogelijk afstand nemen tot de achtergrens van de aanliggende woonpercelen.

Variant 1 (aan teen buitentalud)

Het gaat hierbij om een aanaarding van het buitentalud met klei tot de bovenzijde van de kruin van het talud incl. alle technische maatregelen, zoals talud 1:3, steenbestorting incl. zetsteen. Dit om de veiligheid van de dijk te waarborgen en het overstromingsrisico van het pad te minimaliseren. In overleg met Rijkswaterstaat zal bekeken moeten worden of er voorzieningen tegen risico aanvaring genomen moeten worden. Het afvoer- en bergingsregime van rivier de Noord neemt wel af. Door het verbreden van de kruin ontstaat ruimte om op de locatie van de oude kruin de dijk te verhogen waardoor het zicht van de gebruikers van het pad naar de achtertuinen/woningen afneemt. De aanpassing van het dijklichaam werkt kostenverhogend. Onder het stellen van voorwaarden lijkt deze variant vergunbaar.

Variant 2 (aan teen buitentalud (+ 3.30 m NAP))

Het verdiept aanbrengen van het pad is volgens de beleidsregels keur niet aan de orde, temeer daar het leggerprofiel wordt doorsneden. Met de beleidsregels keur houdt dit in dat de kruin van de waterkering richting de woningen van de Oost Kinderdijk wordt verplaatst, waardoor mogelijk het talud van de waterkering op particulier terrein eindigt. Dit is nodig om de veiligheid en stabiliteit van de dijk te kunnen waarborgen. Het onderlopen van het pad bij hoogwater is in deze variant niet te voorkomen terwijl het afvoer- en bergingsregime van de rivier net als bij variant 1 (licht) afneemt. Eis bij deze variant zal een aanvaarbeveiliging zijn. Deze variant biedt wel mogelijkheden tegemoet te komen aan de privacy van bewoners en ligt van de varianten het meest ver van de woningen. De aanpassing van het dijklichaam werkt kostenverhogend. Doordat deze variant dicht bij de rivier ligt en het pad kan onderlopen wordt de vergunbaarheid van deze variant lager ingeschat dan variant 1.

Variant 3 (ingraving in huidige kruin)

Op de kruin van de huidige dijk wordt het pad ingegraven. Door het toepassen van deze constructie wordt niet aan de veiligheidseis van (een laagdikte van 1 meter klei) voldaan. Op termijn is dijkverzwaring in deze variant noodzakelijk. Het onderlopen van het pad is geen issue en ook het afvoer- en bergingsregime van de rivier wordt niet negatief beïnvloed. Door de kortere afstand tot de woningen en de ligging op de kruin is de privacy minder als bij de varianten 1 en 2. De vergunbaarheid van deze variant wordt laag ingeschat omdat de dijkbeheerder waarschijnlijk geen toestemming geeft voor het afgraven van de kruin.

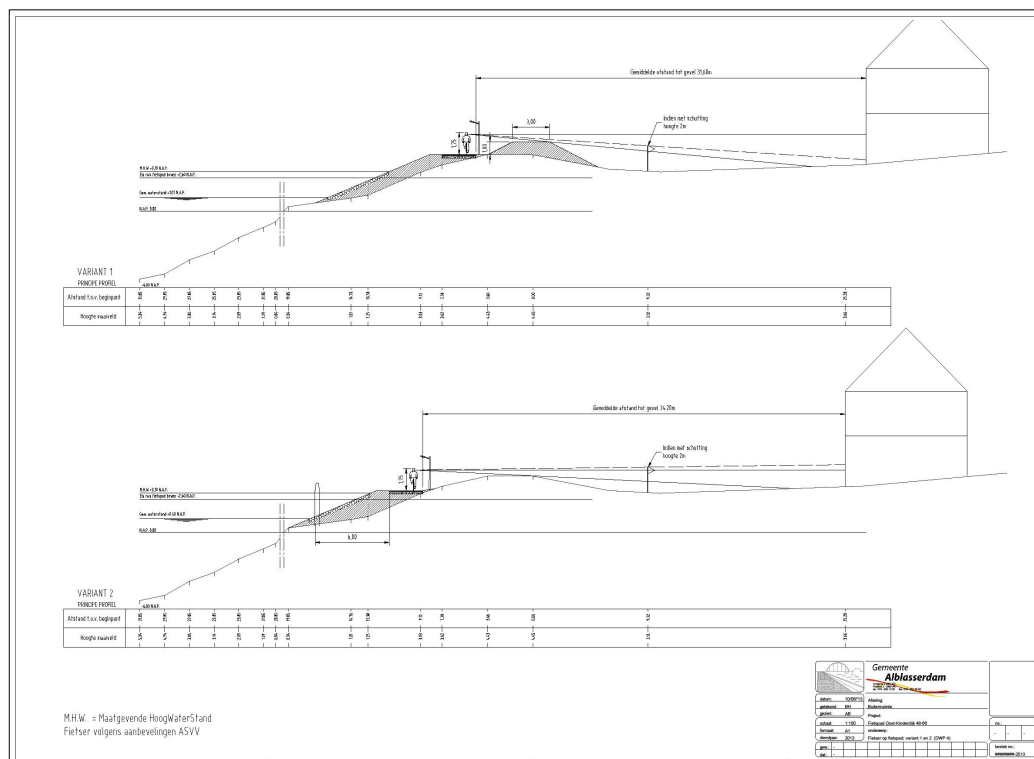
Variant 4 (ophoging huidige kruin)

Het huidige dijkprofiel wordt opgehoogd en de taluds hierop aangepast. Op de kruin van de dijk zal het pad worden aangelegd. Deze variant is identiek aan het reeds gerealiseerde deel van het (fiets)pad langs de rest van de dijk en zorgt in die zin voor een logisch vervolg van het pad. Dijkstabiliteit noch het afvoer- en bergingsregime van de rivier zijn bij deze variant in het geding. Door de kortere afstand tot de woningen en de ligging op de kruin is de privacy minder als bij de varianten 1 en 2. Als gevolg van de ophoging van de dijk valt deze variant iets duurder uit dan variant 3. Omdat het reeds aangelegde deel van het (fiets)pad volgens deze variant heeft plaatsgevonden wordt de vergunbaarheid hoog ingeschat.

Uitgangspunt is om de privacy van de bewoners langs de dijk zoveel als mogelijk te respecteren. Ook is uitgesproken dat vanuit die invalshoek een buitendijkse variant de voorkeur heeft. Dat veronderstelt een voorkeur voor variant 1 of 2.

Waterschap Rivierenland en Rijkswaterstaat (als beheerder van rivier de Noord) zien, onder het stellen van technische voorwaarden mogelijkheden voor een vergunbare buitendijkse variant. (varianten 1 en 2). Dit valt af te leiden uit een schrijven van Waterschap Rivierenland van 28 maart 2012 (kenmerk 201208988/181966) en een mail van 1 maart 2012 (**BIJLAGE 5**). Mailberichten van Rijkswaterstaat, d.d. 16 juli 2012 en 5 juni 2013, bevatten weliswaar geen harde uitspraken maar geven voldoende vertrouwen om een buitendijkse variant nader uit te werken. (**BIJLAGE 6**). De vergunbaarheid van beide varianten is daarmee onder voorwaarden reëel te noemen.

Ter illustratie is hieronder een impressie van de buitendijkse varianten weergegeven.



Impressie buitendijkse varianten 1 & 2

Bij de buitendijkse varianten (varianten 1 en 2) wordt het (fiets)pad tegen het buitentalud van de dijk aangelegd en niet op de kruin. Omdat een nadere uitwerking en overleg met de dijk- en waterbeheerder nodig zijn worden beide varianten zodanig in het bestemmingsplan verwerkt dat het tracé, inclusief werkstroken voor een veilige geo-technisch verantwoorde aanleg, wordt

Behoort bij raadsbesluit tot gewijzigde vaststelling bestemmingsplan Dijklint
d.d. 25 juni 2013

vastgelegd en dat de gronden tussen het tracé en de percelen van de bewoners gevrijwaard zullen blijven van paden en voorzieningen voor langzaam verkeer. Het op de verbeelding aangegeven tracé is daardoor breder dan het uiteindelijke (fiets)pad; ook de werkstroken (benodigd voor bijvoorbeeld een veilige geo-technische aanleg, voorzieningen zoals een aanvaarbeveiliging en bermen van een pad) zijn meegenomen en noodzakelijkerwijs mogelijk moeten zijn. Overigens bestaat binnen de varianten de voorkeur voor variant 1 omdat daarbij het onderlopen van het pad bij hoogwater niet mogelijk is.

In planologische zin wordt de privacy van de bewoners zoveel als mogelijk gerespecteerd door een afstand tot het pad te creëren. Om dit op een goede manier te verwerken, worden er twee functieaanduidingen in het plan geïntroduceerd:

- a. Specifieke vorm van groen – fietspad uitgesloten;
- b. Specifieke vorm van groen – fietspad.

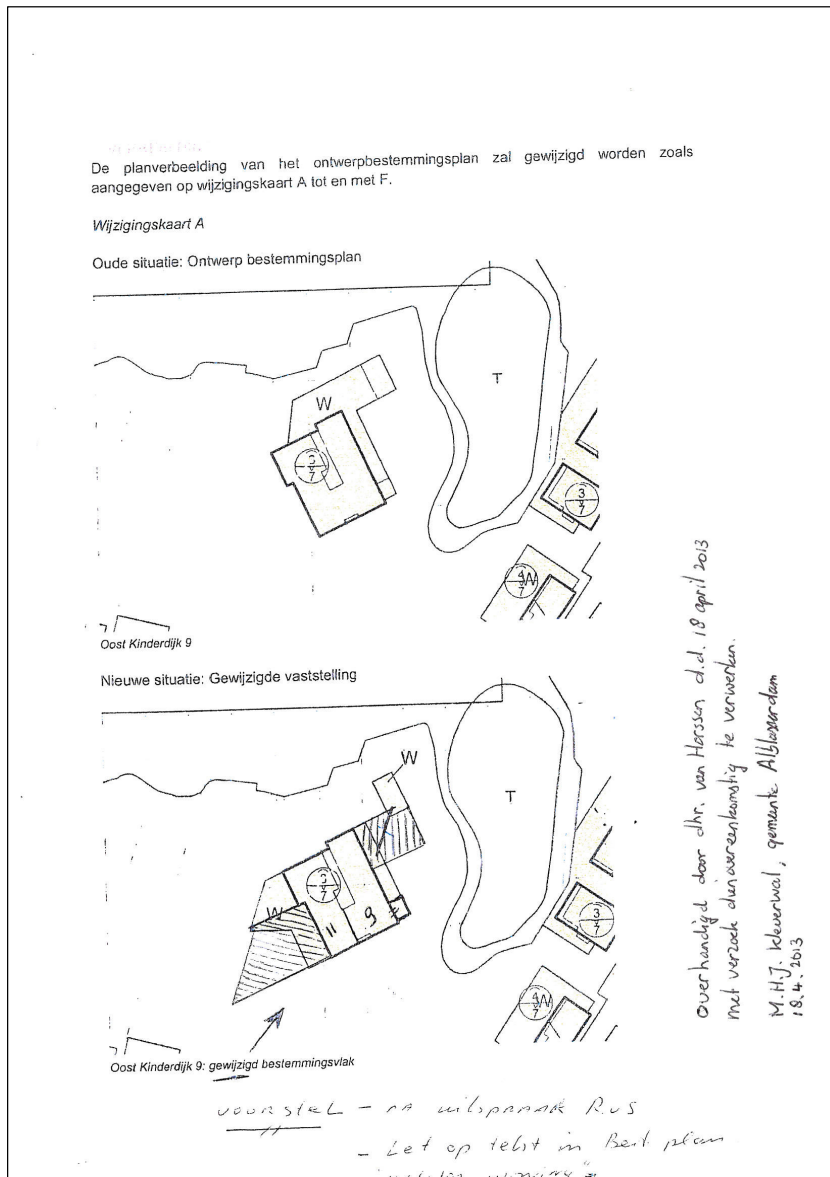
De wijzigingen zijn als volgt:

Tekstonderdeel artikel 7 Groen	Gewijzigde tekst
7.1 Bestemmingsomschrijving De voor Groen aangewezen (openbare) gronden zijn bestemd voor: a. groenvoorzieningen en water; b. speelvoorzieningen; c. paden; d. voorzieningen voor langzaam verkeer; e. kunstwerken, beeldende kunst; f. nutsvoorzieningen; g. straatmeubilair; h. evenementen; i. ter plaatse van de aanduiding "parkeren" tevens voor parkeren; j. het plaatsen en onderhouden van verkeersvoorzieningen ten behoeve van een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Noord.	7.1 Bestemmingsomschrijving De voor Groen aangewezen (openbare) gronden zijn bestemd voor: a. groenvoorzieningen en water; b. speelvoorzieningen; c. paden; d. voorzieningen voor langzaam verkeer; e. kunstwerken, beeldende kunst; f. nutsvoorzieningen; g. straatmeubilair; h. evenementen; i. ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van groen – fietspad uitgesloten" is het bepaalde onder b tot en met h niet toegestaan; j. ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van groen – fietspad" is in ieder geval een fietspad toegestaan alsmede het bepaalde onder b tot en met h; k. ter plaatse van de aanduiding "parkeren" tevens voor parkeren; l. het plaatsen en onderhouden van verkeersvoorzieningen ten behoeve van een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Noord.

Artikel 16 Wonen

De betrokken appellant heeft kennisgenomen van de tussenuitspraak en in een gesprek (de dato 18 april 2013) een tekening ingediend waarin de vlakken "bijgebouwen toegestaan" zijn gewijzigd. Omdat de vlakken alleen iets zeggen over de mogelijke locatie van bijgebouwen en er geen overwegende bezwaren zijn tegen een gewijzigde plaatsbepaling direct tegen de woning(en) kan met het verzoek worden ingestemd.

Volgens het voorliggende bestemmingsplan Lammetjeswiel mocht 30% van de bestemming "Erf" met een maximum van 30 m² worden bebouwd. Het daarop volgende bestemmingsplan Dijklint gaat uit van een bebouwingspercentage binnen de bestemming "wonen" buiten het bouwvlak van 50 % met een maximum van 60 m². De bestemming "Erf" kwam qua oppervlakte nagenoeg overeen met de huidige bestemming Wonen. Dit betekent een verruiming van de bijgebouwenregeling ten opzichte van het bestemmingsplan Lammetjeswiel. Overigens geldt deze verruiming voor alle percelen die binnen het oude plangebied Lammetjeswiel de bestemming "Erf" hadden



Ingediend verzoek d.d. 18 april 2013

De bijgebouwenregeling van het ontwerpbestemmingsplan Dijklint biedt ruimte voor interpretatieverschillen. Zo is niet duidelijk geformuleerd dat de bijgebouwenregeling per woning geldt. De planregels worden daarom zodanig aangepast dat wordt verduidelijkt dat de percentages en maximale aantal vierkante meters voor bijgebouwen gelden *per woning*.

De wijzigingen zijn als volgt:

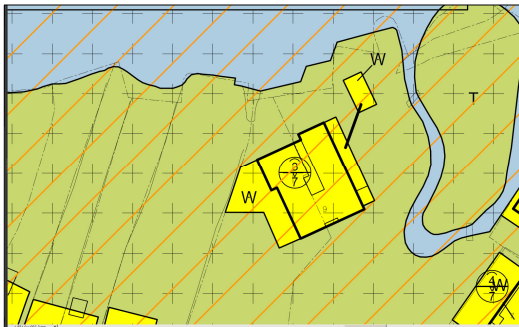
Tekstonderdeel artikel 16 Wonen	Gewijzigde tekst
16.2.2 Bijgebouwen b. het bebouwingspercentage van het gedeelte van de gronden buiten het bouwvlak waarop hoofdgebouwen mogen worden opgericht, maximaal 50% mag bedragen tot een maximum gezamenlijke oppervlakte van 60 m². Bij percelen met een achtererf (het erf gelegen achter de verlengde achtergevel van de woning) groter dan 200 m² mag het gezamenlijk bebouwd oppervlak van 60 m² worden vermeerderd met 10% van het achtererf tot een maximum van 90 m².	16.2.2 Bijgebouwen b. het bebouwingspercentage van het achtererf maximaal 50% mag bedragen tot een maximum gezamenlijke oppervlakte van 60 m² aan bijgebouwen per hoofdgebouw (de woning); c. bij een hoofdgebouw (de woning) met een achtererf groter dan 200 m², mag het gezamenlijk bebouwd oppervlak van 60 m² worden vermeerderd met 10% van het achtererf tot een maximum van 90 m² per hoofdgebouw (de woning); lid c hernoemd tot d lid d hernoemd tot e

Verbeelding (plankaart)

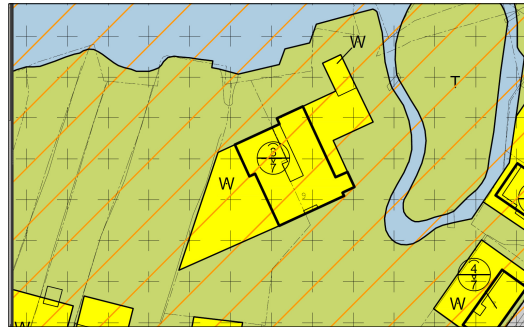
Tussen de verbeelding en de regels bestaat een direct verband. De wijzigingen die onder de Regels zijn toegelicht zijn als volgt verwerkt op de verbeelding.

Blad 1

Het verzoek met betrekking tot Oost-Kinderdijk 9-11 qua ligging van de vlakken waarin bijgebouwen zijn toegestaan is verwerkt. De vlakken geven aan waar bijgebouwen zijn toegestaan; de planregels (artikel 16.2.2) bepalen de omvang van de bijgebouwen.



Verbeelding voor en na wijziging



Blad 2

Aan de aanduidingen onder de “Verklaring” op de verbeelding zijn toegevoegd: specifieke vorm van groen – fietspad (sg-f) en specifieke vorm van groen – fietspad uitgesloten (sg-fu).



Verbeelding voor en na wijziging



BIJLAGEN

1. Tussenuitspraak Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 10 april 2013 (nummer uitspraak 201205589/1/T1/R4);
2. Advies uitvoerbaarheid bureau Overwater (kenmerk 30330445/N-RvS-04/mpu, 11 juni 2013);
3. Wegencategoriseringsplan gemeente Alblasterdam;
4. Tekening varianten (fiets)pad dijktracé;
5. Schrijven Waterschap Rivierenland van 28 maart 2012 (kenmerk 201208988/181966) en mailbericht van Waterschap Rivierenland d.d 1 maart 2012;
6. Mailberichten van Rijkswaterstaat, d.d. 16 juli 2012 en 5 juni 2013.

De raad van de gemeente Alblasserdam;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 11 juni 2013 met betrekking tot gewijzigde vaststelling bestemmingsplan dijklint

overwegende

Dat op 27 maart 2012 het bestemmingsplan Dijklint gewijzigd is vastgesteld en dat tegen de gewijzigde vaststelling door twee appellanten beroep is ingesteld;

Dat de inhoud van de beroepen zich richt tegen de bijgebouwenregeling zoals die geldt binnen de bestemming Wonen en tegen de mogelijkheid om binnen de bestemming Groen een (fiets)pad aan te leggen op het dijklichaam nabij de Oost-Kinderdijk;

Dat op 10 april 2013 de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een tussenuitspraak over de ingestelde beroepen gedaan (nummer uitspraak 201205589/1/T1/R4);

Dat uit de tussenuitspraak volgt dat de geconstateerde gebreken in het bestreden besluit op twee punten hersteld dienen te worden;

overwegende

Dat de Staat van Wijzigingen bestemmingsplan Dijklint nader ingaat op de tussenuitspraak en een voorstel tot wijziging doet waarmee de gebreken worden hersteld;

Dat de Staat van wijzigingen een aantal bijlagen bevat waaronder de Rapportage "Advies uitvoerbaarheid (fiets)pad Oost Kinderdijk te Alblasserdam" (Bureau Overwater grondbeleid adviesbureau, kenmerk 30330445/N-RvS-04/mpu, 11 juni 2013);

Dat de Staat van Wijzigingen inclusief bijlagen onderdeel uitmaakt van voorliggende besluitvorming;

tevens overwegende

Dat voor de aanleg van het (fiets)pad de benodigde financiële middelen ter beschikking moeten worden gesteld waarmee de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet langer in het geding is;

Dat de Commissie Grondgebied zich in haar vergadering van 16 april 2013 heeft uitgesproken in principe het onteigeningsinstrument wil inzetten ten behoeve van de aanleg van een (fiets)pad en dat voorliggend besluit dient ter bekrachtiging van het advies van de commissie Grondgebied waarmee de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet langer in het geding is;

B E S L U I T:

1. uitvoering te geven aan de tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de dato 10 april 2013 (nr. uitspraak 201205589/1/T1/R4);
2. in te stemmen met de Staat van wijzigingen bestemmingsplan Dijklint inclusief bijlagen zoals aangehecht en onderdeel uitmakend van dit besluit;
3. uit te spreken te opteren voor een buitendijkse variant van het aan te leggen (fiets)pad;

4. de in de Staat genoemde wijzigingen door te voeren;
5. uit te spreken dat in principe de inzet van het onteigeningsinstrument is geoorloofd ten behoeve van de aanleg van een (fiets)pad;
6. een voorbereidingskrediet van € 156.000,= beschikbaar te stellen ten behoeve van de aanleg van een (fiets)pad;
7. zich bereid te verklaren het uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen zodra er sprake is van een onherroepelijk bestemmingsplan en de hieruit voortvloeiende kapitaallasten, na verwerking van resultaten van een doorlopen subsidietraject, op te nemen in het financieel perspectief bij het opstellen van de begroting 2014;
8. het besluit van 27 maart 2012 voor het overige in stand te laten en;
9. het bestemmingsplan Dijklint gewijzigd vast te stellen.

Alblasserdam, 25 juni 2013
De raad voornoemd,

griffier

voorzitter

Uitspraak 201205589/1/R4

DATUM VAN UITSpraak	woensdag 10 april 2013
TEGEN	de raad van de gemeente Alblasserdam
PROCEDURESOORT	Eerste aanleg - enkelvoudig
RECHTSGEBIED	Ruimtelijke-orderingskamer - Bestemmingsplannen Zuid-Holland

201205589/1/T1/R4.

Datum uitspraak: 10 april 2013

AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Tussenuitspraak met toepassing van artikel 46, zesde lid, van de Wet op de Raad van State in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te Alblasserdam,
2. [appellanten sub 2], allen wonend te Alblasserdam,

en

de raad van de gemeente Alblasserdam,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 27 maart 2012 heeft de raad het bestemmingsplan "Dijklint Alblasserdam" gewijzigd vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1] en [appellanten sub 2] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

[appellant sub 1] en [appellanten sub 2] hebben nadere stukken ingediend.

De zaak is door een meervoudige kamer van de Afdeling verwezen naar een enkelvoudige.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 26 februari 2013, waar [appellant sub 1], [appellanten sub 2], bijgestaan door mr. J. Meerman, advocaat te Rotterdam, en de raad, vertegenwoordigd door M.H.J. Kleverwal en C. Corbeau, beiden werkzaam bij de gemeente, zijn verschenen.

Overwegingen

1. Ingevolge artikel 46, zesde lid, van de Wet op de Raad van State, zoals dit luidde ten tijde van belang, kan de Afdeling het bestuursorgaan opdragen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen.

2. Het plan biedt een actuele juridisch-planologische regeling voor het westelijke dijklint in Alblasserdam en is overwegend conserverend van aard.

Het beroep van [appellant sub 1]

3. Het beroep van [appellant sub 1] richt zich tegen het plandeel met de bestemming "Wonen" aan de [locatie a] te Alblasserdam, voor zover het plan niet voorziet in een bouwvlak voor een op het perceel aanwezig bijgebouw en een bestemming als zelfstandig bijgebouw. [appellant sub 1] voert aan dat het zelfstandige bijgebouw dat vóór 1974 met een bouwvergunning is opgericht als zodanig bestemd had moeten worden. [appellant sub 1] betoogt dat de uitbreidingsmogelijkheden op zijn percelen door het plan worden beperkt. De vrees van de raad dat het bijgebouw gebruikt zal worden als hoofdgebouw is volgens [appellant sub 1] onterecht. Ten slotte verwijst [appellant sub 1] naar een volgens hem identieke situatie aan de [locatie b] te Alblasserdam, waarbij de raad de feitelijke situatie wel op een passende wijze zou hebben vertaald in een bestemmingsplan.

3.1. De raad stelt zich op het standpunt dat het bijgebouw van [appellant sub 1] niet anders is bestemd dan alle andere bijgebouwen op een perceel waarop tevens een hoofdgebouw staat. Een bouwvlak wordt alleen toegekend aan hoofdgebouwen op een (bouw)perceel. Bijgebouwen mogen gerealiseerd worden binnen de bestemming "Wonen" tot een maximum percentage en een maximum aantal vierkante meters. De voorbeelden van bijgebouwen die [appellant sub 1] heeft aangehaald betreffen geen vergelijkbare situaties. Het gaat hierbij volgens de raad om bijgebouwen die niet direct gerelateerd zijn aan het hoofdgebouw op hetzelfde perceel en op afstand liggen, in tegenstelling tot de situatie aan de [locatie a] waarbij sprake is van één bij elkaar behorend geheel. In de [locatie b] gaat het om een bijgebouw op afstand en voor de voorgevel van het hoofdgebouw. In dergelijke uitzonderingsgevallen is gekozen voor maatbestemmingen.

3.2. Ingevolge artikel 1, lid 1.44, van de planregels wordt onder "hoofdgebouw" verstaan: een gebouw dat, gelet op de bestemming, als het belangrijkste bouwwerk op een bouwperceel kan worden aangemerkt. Ingevolge artikel 1, lid 1.25, is een "bijgebouw": een aangebouwd of op zichzelf staand gebouw, dat door de vorm onderscheiden kan worden van het op hetzelfde bouwperceel gelegen hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

Ingevolge artikel 1, lid 1.30, is een "bouwperceel": een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

Ingevolge artikel 1, lid 1.32, is een "bouwvlak": een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

3.3. Ingevolge artikel 16, lid 16.2.1, aanhef en onder a, van de planregels mogen op gronden met de bestemming "Wonen" hoofdgebouwen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.

Ingevolge artikel 16, lid 16.2.2, aanhef en onder a, mogen bijgebouwen zowel binnen als buiten het bouwvlak worden gebouwd.

Ingevolge artikel 16, lid 16.2.2, aanhef en onder b, is het bebouwingspercentage van het gedeelte van de gronden buiten het bouwvlak waarop hoofdgebouwen mogen worden opgericht, maximaal 50% tot een maximum gezamenlijke oppervlakte van 60 m². Bij percelen met een achtererf (het erf gelegen achter de verlengde achtergevel van de woning) groter dan 200 m² mag het gezamenlijk bebouwd oppervlak van 60 m² worden vermeerderd met 10% van het achtererf tot een maximum van 90 m².

Ingevolge artikel 16, lid 16.2.2, aanhef en onder d, geldt dat indien de afmetingen van bestaande bijgebouwen groter zijn dan de hiervoor genoemde afmetingen de afmetingen van bestaande bijgebouwen de maximale afmetingen zijn.

3.4. De gronden ter plaatse van het bijgebouw hebben in het plan de bestemming "Wonen" en zijn door middel van een lijn verbonden met het bestemmingsvlak met de bestemming "Wonen" waarbinnen het hoofdgebouw is gesitueerd. Aan de gronden ter plaatse van het bijgebouw is geen bouwvlak toegekend.

3.5. Uit artikel 16, lid 16.2.2, aanhef en onder a, volgt dat het niet noodzakelijk is dat bijgebouwen door middel van een bouwvlak op de verbeelding zijn aangegeven, opdat deze zijn toegestaan. Dat een bijgebouw niet op de verbeelding is aangeduid met een bouwvlak en geen bestemming heeft als zelfstandig bijgebouw, betekent dan ook niet noodzakelijkerwijs dat dit gebouw niet als zodanig is bestemd. De raad heeft ter zitting bevestigd dat het bijgebouw onder de algemene bijgebouwenregeling van het plan valt en derhalve als zodanig is bestemd. De raad heeft zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat bouwvlakken in beginsel uitsluitend worden toegekend aan hoofdgebouwen en slechts in uitzonderingsgevallen aan bijgebouwen en dat zich in dit geval een uitzonderingssituatie als aan de [locatie b], waar het bijgebouw niet bij één woning of perceel behoort, niet voordoet.

3.6. Ter zitting heeft de raad verder toegelicht dat niet is beoogd de uitbreidingsmogelijkheden voor bijgebouwen op de gronden van [appellant sub 1] aan de Oost Kinderdijk te beperken ten opzichte van de uitbreidingsmogelijkheden die het vorige bestemmingsplan "Lammetjeswiel" bood. De raad heeft er ter zitting op gewezen dat de gronden van [appellant sub 1] in twee

kadastrale percelen zijn opgedeeld en dat de perceelsgrens het bouwvlak in twee gedeelten splitst, waardoor er twee hoofdgebouwen zijn. Volgens de raad volgt uit de planregeling voor bijgebouwen dat zowel aan de zuidwestelijke als aan de noordoostelijke zijde grenzend aan het gesplitste bouwvlak, en dus bij ieder van de twee hoofdgebouwen, bijgebouwen mogelijk zijn binnen de bestemming "Wonen" en dat daarbij twee keer het maximumpercentage en de maximumoppervlakte genoemd in artikel 16, lid 16.2.2, aanhef en onder b, geldt. Het bestaande bijgebouw wordt volgens de raad meegerekend bij het bepalen van de resterende uitbreidingsmogelijkheden. Volgens de raad bestaat aldus aan de zuidwestelijke zijde grenzend aan het bouwvlak de mogelijkheid om de bebouwing uit te breiden en wordt [appellant sub 1] niet in die mogelijkheden beperkt.

3.7. De Afdeling overweegt dat aan de gronden van [appellant sub 1] aan de [locatie a] ingevolge de verbeelding één bouwvlak is toegekend. Uit de verbeelding blijkt niet dat dit bouwvlak is gesplitst, zoals de raad heeft betoogd. Uit artikel 16, lid 16.2.1, aanhef en onder a, artikel 16, lid 16.2.2, aanhef en onder b, en de begripsbepalingen uit artikel 1, in onderlinge samenhang bezien, volgt niet dat de bijgebouwenregeling met het maximum bebouwingspercentage en de maximale oppervlakte in dit geval twee keer kan worden toegepast. In dit verband overweegt de Afdeling dat artikel 16, lid 16.2.1, aanhef en onder a, weliswaar niet uitsluit dat binnen één bouwvlak meerdere hoofdgebouwen aanwezig zijn, maar dat artikel 16, lid 16.2.2, aanhef en onder b, het bebouwingspercentage relateert aan "de gronden buiten het bouwvlak waarop hoofdgebouwen mogen worden opgericht", zodat in dit geval, waarin er één bouwvlak is, de regeling slechts eenmaal kan worden toegepast. Voorts heeft de raad niet onderbouwd dat, indien de bijgebouwenregeling twee keer zou kunnen worden toegepast, geen beperking van de uitbreidingsmogelijkheden van [appellant sub 1] optreedt, nu de raad geen inzicht heeft verschaft in de uitbreidingsmogelijkheden die het vorige plan "Lammetjeswiel" bood. De Afdeling is van oordeel dat derhalve hoe dan ook niet is gebleken dat het plan in zoverre overeenstemt met hetgeen de raad kennelijk bij de planvaststelling heeft beoogd en dat het plan in zoverre is vastgesteld in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid.

Het beroep van [appellanten sub 2]

4. [appellanten sub 2] zijn woonachtig aan de [locaties c] te Alblasserdam. Het beroep van [appellanten sub 2] richt zich tegen het plandeel met de bestemming "Groen", welke bestemming aan de gronden achter hun woningen is toegekend. Volgens [appellanten sub 2] maakt de bestemming "Groen" niet zonder meer de aanleg van een fietspad mogelijk. [appellanten sub 2] kunnen zich niet vinden in deze bestemming, voor zover deze wel een fietspad op de dijk mogelijk maakt. Het beroep richt zich voorts tegen de passage over het fietspad in paragraaf 4.2.2 van de toelichting van het plan. [appellanten sub 2] vrezen voor een aantasting van hun woongenot en privacy. Zij voeren aan dat deze belangen zwaarder wegen dan het belang van de verkeersveiligheid. Zij betwijfelen dat dit belang is gediend met een vrijliggend fietspad. Voorts vrezen zij voor een waardedaling van hun woningen door de aanleg van een fietspad. Een aantal bewoners stelt te beschikken over leveringsakten die aan de aanleg van een fietspad in de weg staan. Uit die leveringsakten volgt dat het de eigenaar van de dijk, Waterschap Rivierenland (hierna: het waterschap), verboden is om achter de woningen een fietspad aan te leggen, aldus [appellanten sub 2]. Zij wijzen op correspondentie van het waterschap waaruit volgens hen volgt dat het waterschap deze bepaling respecteert en als eigenaar van de gronden geen toestemming zal verlenen om een fietspad aan te leggen. [appellanten sub 2] stellen zich gelet hierop op het standpunt dat de gemeente te voortvarend te werk is gegaan met het vaststellen van het plan en de aanleg van een ander deel van het fietspad. Dat het volgens de raad gaat om toelatingsplanologie en er diensgevolge geen verplichting bestaat een fietspad aan te leggen, is volgens [appellanten sub 2] niet van belang, nu de raad niet afziet van de aanleg van een fietspad. Ten slotte is volgens [appellanten sub 2] onvoldoende onderzoek gedaan naar alternatieven, waarbij zij wijzen op de mogelijkheid om voor de huizen langs een fietspad aan te leggen.

4.1. De raad brengt naar voren dat de bestemming "Groen" gelet op het karakter en het gebruik van het dijklichaam de meest passende bestemming voor het dijklichaam is. Volgens de raad past een pad bij het openbare karakter van deze bestemming. Het waterschap heeft volgens de raad geen bezwaren geuit tegen de gekozen bestemming voor de dijk noch tegen de aanleg van een pad. Ten tijde van de dijkverzwaring zijn privaatrechtelijke afspraken gemaakt tussen het waterschap en de bewoners langs de dijk, aldus de raad. De raad stelt verder dat het vrijliggende fietspad op de kruin van de dijk tot doel heeft de veiligheid van de

fietzers te vergroten en een aantrekkelijke fietsroute te bieden en verwijst hierbij naar een plan van aanpak van het dijklint uit 2006. Dit fietspad is met uitzondering van het deel nabij de [locaties c] in 2011 aangelegd. De raad realiseert zich dat privaatrechtelijke belemmeringen de aanleg van het laatste stuk fietspad momenteel nog verhinderen. Om te trachten de impasse te doorbreken heeft de raad diverse alternatieven aan de bewoners gepresenteerd en een voorstel tot genoegdoening aan de bewoners gedaan, maar hier zijn de bewoners niet op ingegaan. Het voorstel van de bewoners om het fietspad op de weg te handhaven is in de optiek van de raad niet wenselijk om redenen van verkeersveiligheid. De raad stelt uit algemeen belang opdracht te hebben gegeven te onderzoeken of de privaatrechtelijke bepaling ontbonden of anderszins ontkracht kan worden. Het realiseren van de ontbrekende schakel in het fietsnetwerk is volgens de raad van algemeen belang en moet vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening gediend worden. De raad heeft dit algemene verkeersveiligheidsbelang zwaarder laten wegen dan het individuele belang van de bewoners.

4.2. Aan het dijklichaam achter de woningen van [appellanten sub 2] is de bestemming "Groen" toegekend. Daarnaast hebben de gronden de bestemming "Waterstaat-Waterkering" en de gebiedsaanduiding "vrijwaringszone-vaarweg".

Ingevolge artikel 7, lid 7.1, van de planregels zijn de voor "Groen" aangewezen (openbare) gronden bestemd voor: groenvoorzieningen en water; speelvoorzieningen; paden; voorzieningen voor langzaam verkeer; kunstwerken, beeldende kunst; nutsvoorzieningen; straatmeubilair; evenementen; ter plaatse van de aanduiding "parkeren" tevens voor parkeren; het plaatsen en onderhouden van verkeersvoorzieningen ten behoeve van een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Noord.

De bestemming "Groen" maakt gelet op het bepaalde in artikel 7, lid 7.1, van de planregels onder meer een fietspad mogelijk.

4.3. Voor zover het beroep zich richt tegen paragraaf 4.2.2 van de plantoelichting wordt overwogen dat de plantoelichting geen juridisch bindend onderdeel is van het bestemmingsplan. Reeds hierom kan dit betoog niet leiden tot vernietiging van het plan.

4.4. De Afdeling is van oordeel dat [appellanten sub 2] niet aannemelijk hebben gemaakt dat de verkeersveiligheid niet gediend is met een vrijliggend fietspad. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het de verkeersveiligheid ten goede komt als fietsers zich niet meer hoeven mengen met het snelverkeer en gebruik kunnen maken van een vrijliggend fietspad. Dit betoog faalt.

4.5. Binnen de bestemming "Groen" is ter plaatse van het dijklichaam achter de woningen en tuinen van [appellanten sub 2] niet nader gepreciseerd waar het fietspad mag worden gerealiseerd, zodat het fietspad zowel op de kruin van de dijk als aan de zijde van het water, als aan de zijde van de percelen van [appellanten sub 2] kan worden aangelegd. Ter zitting heeft de raad toegelicht dat het de voorkeur heeft, gelet op de belangen van [appellanten sub 2] bij het behoud van woongenot en privacy, om het fietspad half in de dijk aan de waterzijde aan te leggen. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat bij deze optie een goed woon- en leefklimaat kan worden gewaarborgd en dat deze optie strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Nu de raad zich niet heeft beperkt tot het vaststellen van een op deze volgens hem te verkiezen optie toegesneden planregeling en het plan ook paden en voorzieningen voor langzaam verkeer op en in het dijklichaam aan de landzijde mogelijk maakt, ziet de Afdeling evenwel aanleiding voor het oordeel dat het besluit wat de bestemming "Groen" betreft, voor zover deze bestemming paden en voorzieningen voor langzaam verkeer toelaat achter de woningen aan de [locaties c], in zoverre is genomen in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid.

4.6. Wat de eventueel nadelige invloed van het plan op de waarde van de woningen van [appellanten sub 2] betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn dat de raad bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht had moeten toekennen dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Dit betoog faalt.

4.7. Onder verwijzing naar de uitspraak van 31 oktober 2012 in zaak nr. [201103853/1/R2](#) overweegt de Afdeling, dat in het kader van een bestemmingsplanprocedure ter beoordeling staat of een plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening en niet in strijd is met

het recht. Voor het oordeel van de bestuursrechter dat een privaatrechtelijke belemmering aan de vaststelling en de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan in de weg staat, is slechts aanleiding wanneer deze een evident karakter heeft. De burgerlijke rechter is immers de eerst aangewezen om de vraag te beantwoorden of een privaatrechtelijke belemmering in de weg staat aan de uitvoering van een activiteit. De aanwezigheid van zakelijke rechten is in beginsel niet doorslaggevend. Dit is slechts anders indien evident is dat deze aanwezigheid aan de verwezenlijking van het plan binnen de planperiode in de weg staat en tevens vaststaat dat niet binnen de planperiode tot opheffing van het zakelijk recht zal worden overgegaan.

4.7.1. Het waterschap heeft ten behoeve van dijkverzwaringen gronden verworven van bewoners aan de Oost Kinderdijk en partijen zijn daarbij een verbod overeengekomen tot het aanleggen van een openbaar wandel-, fiets- of rijwielpad. Hoewel het waterschap als eigenaar van de gronden waarop de raad het fietspad wenst te realiseren geen zienswijze naar voren heeft gebracht waarbij bezwaren zijn geuit tegen dit fietspad, heeft het waterschap wel op andere wijze uitdrukkelijk kenbaar gemaakt voornemens te zijn de met de bewoners gemaakte afspraak geen openbaar (fiets)pad op de dijk aan te leggen na te leven. In een brief van 16 augustus 2011 heeft het college van dijkgraaf en heemraden van het waterschap aan het college van burgemeester en wethouders van Alblisserdam het volgende bericht:

"Wij erkennen het algemeen belang van een veilige route voor fietsers tussen Kinderdijk en Alblisserdam en hebben daarom meegewerkt aan de aanleg van een fietspad over de kruin van de dijk. Voor het traject [locaties c] zijn we echter gebonden aan diverse overeenkomsten met bewoners. Op ons eigendom rust immers het beding dat er geen openbaar pad op mag worden aangelegd. Als eigenaar van de ondergrond willen we alleen meewerken aan de realisatie van het fietspad als uw college hiervoor een passende oplossing bereikt met de bewoners.

(...)

Voor beide oplossingen is het beding op ons eigendom van toepassing. Hoewel wij publiekrechtelijk gehouden zijn vergunning te verlenen als de aanvraag aan alle voorwaarden van keur en beleidsregels voldoet, zullen wij als eigenaar van de ondergrond zonder gewijzigde overeenkomsten geen toestemming verlenen om van de vergunning gebruik te maken. (...)"

4.7.2. De raad heeft in het verweerschrift en ter zitting erkend dat privaatrechtelijke belemmeringen de aanleg van het laatste stuk fietspad bij de [locaties c] verhinderen. Dat de raad stelt onderzoek te zullen laten verrichten naar de (juridische) mogelijkheden om de afspraken tussen het waterschap en de bewoners te ontbinden of te ontkrachten is naar het oordeel van de Afdeling onvoldoende om te kunnen concluderen dat de belemmering binnen de planperiode zal zijn weggenomen. Daarbij overweegt de Afdeling dat de raad geen inzicht heeft verschaft in de - voorlopige - resultaten van dit onderzoek en dat de raad ter zitting evenmin heeft kunnen toelichten op welke wijze en binnen welke termijn de belemmering kan worden opgeheven. De Afdeling neemt daarbij in aanmerking dat het waterschap uitdrukkelijk heeft verklaard geen medewerking te zullen verlenen zolang geen oplossing is bereikt met de bewoners. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de privaatrechtelijke belemmering dan ook vooralsnog een evident karakter. In hetgeen [appellanten sub 2] hebben aangevoerd ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat de raad niet aannemelijk heeft gemaakt dat het plan wat de bestemming "Groen" betreft voor zover deze betrekking heeft op de gronden gelegen achter de woningen aan de [locaties c] en deze bestemming voorziet in paden en voorzieningen voor langzaam verkeer in de planperiode uitvoerbaar is. De Afdeling ziet aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit in zoverre niet berust op een deugdelijke motivering.

4.8. Voor het overige hebben [appellanten sub 2] in het beroepschrift verwezen naar de inhoud van de zienswijze over het ontwerpplan. In de overwegingen van het bestreden besluit is ingegaan op deze zienswijze. [appellanten sub 2] hebben in het beroepschrift, noch ter zitting, redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijze in het bestreden besluit onjuist zou zijn.

Conclusie

5. De conclusie is dat het besluit van 27 maart 2012 is genomen in strijd met artikel 3:2 van de Awb voor zover het betrekking heeft op het plandeel met de bestemming "Wonen" aan de [locatie a] en in strijd met de artikelen 3:2 en 3:46 van de Awb voor zover het het plandeel

met de bestemming "Groen" betreft, voor zover deze bestemming paden en voorzieningen voor langzaam verkeer toelaat achter de woningen aan de [locaties c].

5.1. De Afdeling ziet in het belang bij een spoedige beëindiging van het geschil aanleiding de raad op de voet van artikel 46, zesde lid, van de Wet op de Raad van State, zoals dit luidde ten tijde van belang, op te dragen de geconstateerde gebreken in het bestreden besluit binnen de hierna te noemen termijn te herstellen. De raad dient daartoe:

1. met inachtneming van overweging 3.7. het besluit te wijzigen door vaststelling van een planregeling die meebrengt dat de bijgebouwenregeling ten aanzien van de percelen van [appellant sub 1] twee keer kan worden toegepast, met dien verstande dat indien nader onderzoek naar de uitbreidingsmogelijkheden van [appellant sub 1] op grond van het plan "Lammetjeswiel" uitwijst dat met een zodanige planregeling een beperking optreedt van de uitbreidingsmogelijkheden van [appellant sub 1], het besluit dient te worden gewijzigd door vaststelling van een andere planregeling, waardoor geen beperking van de uitbreidingsmogelijkheden van [appellant sub 1] optreedt;

2. met inachtneming van de overwegingen 4.5. en 4.7.2., al naar gelang van een nadere onderbouwing ten aanzien van de uitvoerbaarheid van het desbetreffende plandeel in verband met de privaatrechtelijke belemmering, het besluit te wijzigen door vaststelling van een planregeling die geen paden en voorzieningen voor langzaam verkeer mogelijk maakt, dan wel is toegesneden op de in overweging 4.5. bedoelde volgens de raad te verkiezen variant.

5.2. Afdeling 3.4 van de Awb behoeft bij de voorbereiding van een gewijzigd of nieuw besluit niet opnieuw te worden toegepast.

6. In de einduitspraak zal worden beslist over de proceskosten en vergoeding van het betaalde griffierecht.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

draagt de raad van de gemeente Alblasserdam op om binnen 16 weken na de verzending van deze tussenuitspraak:

1. met inachtneming van overweging 5.1. de daar omschreven gebreken te herstellen en
2. de Afdeling en de andere partijen de uitkomst mede te delen en een gewijzigd besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen.

Aldus vastgesteld door mr. M.W.L. Simons-Vinckx, lid van de enkelvoudige kamer, in tegenwoordigheid van mr. A.J. Kuipers, ambtenaar van staat.

w.g. Simons-Vinckx w.g. Kuipers
lid van de enkelvoudige kamer ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 10 april 2013

271-780.

Kerkstraat 54
Postbus 5715
3290 AA Strijen
Tel. 078 674 94 94
Fax 078 674 94 00
info@overwater.nl
www.overwater.nl

ADVIES UITVOERBAARHEID

(fiets)pad Oost Kinderdijk te Alblasserdam.



OPDRACHTGEVER:

Gemeente Alblasserdam
Postbus 2
2950 AA ALBLASSERDAM

UITGEBRACHT DOOR:

Overwater Grondbeleid Adviesbureau BV
Postbus 5715
3290 AA STRIJEN

Kenmerk: 30330445/N-RvS-04/mpu
Datum: 11 juni 2013

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
2	DE SITUATIE	4
2.1	De dijkversterking door het waterschap	4
2.2	Het (onderbroken) pad	4
2.3	Minnelijk overleg met de bewoners van de Oost Kinderdijk 48 t/m 66 en de rol van het waterschap	4
3	DE OPDRACHTOMSCHRIJVING EN UITVOERING	6
4	WIJZE WAAROP UITVOERING KAN WORDEN GEGEVEN AAN HET BESTEMMINGSPLAN DIJKLINT	7
4.1	De belemmering ten aanzien van de uitvoering van de aanleg van een (fiets)pad	7
4.2	De wijze waarop de uitvoering gestalte kan krijgen	7
4.3	Toetsing criteria door Kroon in geval van onteigening	8
4.3.1	Noodzaak	8
4.3.2	Ruimtelijk ontwikkelings- en volkshuisvestingsbelang	9
4.3.3	Publiek belang	9
4.3.4	Urgentie	10
4.4	De toetsing door de onteigeningsrechter	10
4.5	Uitvoering binnen de planperiode	10
5	CONCLUSIE EN ADVIES	12

1 INLEIDING

Op 27 maart 2012 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Dijklint gemeente Alblasserdam (hierna: bestemmingsplan Dijklint) gewijzigd vastgesteld.

Tegen de gewijzigde vaststelling is door twee appellanten beroep ingesteld. Op 10 april 2013 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: ABRvS) een tussenuitspraak over de ingestelde beroepen gedaan (nummer uitspraak 201205589/1/R4). In deze tussenuitspraak is de voor dit advies navolgende relevante rechtsoverweging opgenomen.

4.7.2. De raad heeft in het verweerschrift en ter zitting erkend dat privaatrechtelijke belemmeringen de aanleg van het laatste stuk fietspad bij de [locaties c] verhinderen. Dat de raad stelt onderzoek te zullen laten verrichten naar de (juridische) mogelijkheden om de afspraken tussen het waterschap en de bewoners te ontbinden of te ontkrachten is naar het oordeel van de Afdeling onvoldoende om te kunnen concluderen dat de belemmering binnen de planperiode zal zijn weggenomen. Daarbij overweegt de Afdeling dat de raad geen inzicht heeft verschaft in de - voorlopige - resultaten van dit onderzoek en dat de raad ter zitting evenmin heeft kunnen toelichten op welke wijze en binnen welke termijn de belemmering kan worden opgeheven. De Afdeling neemt daarbij in aanmerking dat het waterschap uitdrukkelijk heeft verklaard geen medewerking te zullen verlenen zolang geen oplossing is bereikt met de bewoners. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de privaatrechtelijke belemmering dan ook vooralsnog een evident karakter. In hetgeen [appellanten sub 2] hebben aangevoerd ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat de raad niet aannemelijk heeft gemaakt dat het plan wat de bestemming "Groen" betreft voor zover deze betrekking heeft op de gronden gelegen achter de woningen aan de [locaties c] en deze bestemming voorziet in paden en voorzieningen voor langzaam verkeer in de planperiode uitvoerbaar is. De Afdeling ziet aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit in zoverre niet berust op een deugdelijke motivering.

De conclusie van de ABRvS luidt dat het besluit van 27 maart 2012 is genomen in strijd met de artikelen 3:2 en 3:46 van de Awb voor zover het het plandeel met de bestemming "Groen" betreft, voor zover deze bestemming paden en voorzieningen voor langzaam verkeer toelaat achter de woningen aan de [locaties c].

De raad dient daartoe:

[..]

2. met inachtneming van de overwegingen 4.5. en 4.7.2., al naar gelang van een nadere onderbouwing ten aanzien van de uitvoerbaarheid van het desbetreffende plandeel in verband met de privaatrechtelijke belemmering, het besluit te wijzigen door vaststelling van een planregeling die geen paden en voorzieningen voor langzaam verkeer mogelijk maakt, dan wel is toegesneden op de in overweging 4.5. bedoelde volgens de raad te verkiezen variant.

2 DE SITUATIE

2.1 De dijkversterking door het waterschap

Circa 20 jaar geleden heeft er dijkversterking plaatsgevonden rond de Alblasserwaard in het algemeen en tussen Kinderdijk en Alblasserdam in het bijzonder. Ter hoogte van Oost Kinderdijk 48 tot en met 66, toentertijd buitendijks gelegen bebouwing, is achterlangs een nieuwe dijk aangelegd. De hiervoor aan te kopen gronden zijn door het waterschap (toentertijd hoogheemraadschap) verworven onder het beding dat er nimmer een openbaar wandel-, fiets of rijwielpad op de dijk aangelegd zal worden.

2.2 Het (onderbroken) pad

Inmiddels heeft de gemeente Alblasserdam de aanleg van een pad van Alblasserdam tot in Nieuw-Lekkerland op de kruin van de dijk aan de rivierzijde voltooid. (Het betreft hier een intergemeentelijk project). Alleen het gedeelte ter hoogte van Oost Kinderdijk 48-66 (binnen de bebouwde kom) is niet aangelegd, aangezien de bewoners van de Oost Kinderdijk 48 t/m 66 geen pad achter hun woningen willen hebben. De bewoners van de Oost Kinderdijk 48 t/m 66 beroepen zich daarbij op de afspraken die zij hebben gemaakt met het waterschap.

Inmiddels is de situatie zo dat de fietsers en wandelaars ter hoogte van de Oost Kinderdijk hun route moeten vervolgen over de Oost Kinderdijk zelf, het dijkvak is namelijk afgesloten door middel van een hekwerk. Het betreffende weggedeelte waarop de fietsers vervolgens terechtkomen is een zogenaamde gebieds-ontsluitingsweg, waarbij de fietsers in het meest ongunstige geval de weg twee keer moeten oversteken. De huidige situatie is volgens de gemeente onwenselijk en soms ook gevaarlijk te noemen.

De gemeente wil het pad achter de Oost Kinderdijk 48 t/m 66 aanleggen openbaar toegankelijk maken.

2.3 Minnelijk overleg met de bewoners van de Oost Kinderdijk 48 t/m 66 en de rol van het waterschap

Volgens de gemeente is op alle mogelijke manieren geprobeerd om op minnelijke wijze met de bewoners c.q. eigenaren van de Oost Kinderdijk 48 t/m 66 overeenstemming te bereiken. Er is een informatieavond geweest en er is met de bewoners van de Oost Kinderdijk 48 t/m 66 getracht om tot minnelijke overeenstemming te komen. Er is ook een mediator ingeschakeld. De gemeente heeft alternatieven aangedragen, waaronder een pad aan de buitenkant van de dijk. De bewoners van de Oost Kinderdijk 48 t/m 66 weigeren volgens de gemeente elke medewerking aan een oplossing.

De gemeente heeft het waterschap verzocht om in gesprek met de bewoners van de Oost Kinderdijk 48 t/m 66 te treden. Het waterschap stelt zich op het standpunt dat zij wel bereid is om een vergunning te verlenen voor de aanleg van een pad, maar het waterschap voelt zich niet geroepen om in overleg te treden met de bewoners van de Oost Kinderdijk 48 t/m 66 om een minnelijke regeling te treffen met als doel het beding te verwijderen. Het waterschap geeft aan dat zij dit niet kan doen omdat zij vindt dat dit in strijd zou zijn met het vertrouwen dat zij bij de bewoners heeft opgewekt.

Inmiddels staat het voor de gemeente wel vast dat de bewoners van de Oost Kinderdijk 48 t/m 66 niet vrijwillig akkoord zullen gaan met enige vorm van pad over de percelen waarvoor de afspraken tussen de bewoners van de Oost Kinderdijk 48 t/m 66 en het waterschap gelden.

3 DE OPDRACHTOMSCHRIJVING EN UITVOERING

U heeft ons verzocht te adviseren of en op welke wijze uitvoering kan worden gegeven aan de realisatie van een gedeelte van de bestemming paden en/of langzaam verkeer zoals opgenomen in het hersteld vast te stellen

Bestemmingsplan Dijklint voor het gedeelte van het (fiets)pad tussen Alblasserdam en Oost Kinderdijk.

4 WIJZE WAAROP UITVOERING KAN WORDEN GEGEVEN AAN HET BESTEMMINGSPLAN DIJKLINT

4.1 De belemmering ten aanzien van de uitvoering van de aanleg van een (fiets)pad

In de akte van levering betrekking hebbend op de verkoop van een perceel grond tussen het waterschap en een drietal eigenaren wonende aan de Oost Kinderdijk, is een beding opgenomen dat de realisatie van een pad om privaatrechtelijke redenen niet mogelijk maakt.

In dit beding is verwoord dat het het waterschap verboden is op de aangekochte perceelsgedeelten een openbaar wandel-, fiets- of rijwielpad aan te leggen. Dit beding is gekoppeld aan een boetebeding voor het geval het waterschap zich niet aan de afspraak houdt. Ook in geval van vervreemding is het waterschap gehouden om het verbod op te nemen (kettingbeding).

4.2 De wijze waarop de uitvoering gestalte kan krijgen

De wijze waarop in onderhavig geval het kettingbeding teniet zou kunnen worden gedaan is door middel van onteigening van alle percelen waarop het kettingbeding van toepassing is.

In het geval de onteigening door de rechtbank wordt uitgesproken en de gemeente overgaat tot inschrijving van het vonnis in het Kadaster, dan gaat de eigendom over op de gemeente, vrij van alle met betrekking tot de zaak bestaande lasten en rechten. Met andere woorden, door inschrijving van het onteigeningsvonnis zal het kettingbeding -voor het onteigende gedeelte- geen rechtskracht meer hebben (titelzuiverend karakter).

Een procedure waarbij de onteigening primair wordt ingezet om de bestaande lasten en rechten van een zaak te verwijderen is niet ongebruikelijk¹. Een dergelijke onteigening wordt, mits uiteraard wordt voldaan aan de onteigeningscriteria, gehonoreerd. De onteigeningscriteria zijn hierna beschreven, waarbij wordt getoetst of in onderhavige situatie wordt voldaan aan de onteigeningscriteria welke worden gesteld door de Kroon en de onteigeningsrechter.

¹ Als recente voorbeelden verwijzen wij naar het KB van 30 augustus 2011, no. 11.002038, Stc. 12 september 2011-nr. 16401 en het KB van 9 juli 2012-nr. 12.001564, Stc. 8 augustus 2012-nr. 16069. Het betrof hier de gemeente Amsterdam die deze onteigeningsprocedures uitsluitend uitvoerde om de eigendommen te zuiveren van 'zakelijke en persoonlijke rechten van derden'.

4.3 Toetsing criteria door Kroon in geval van onteigening

Een verzoek aan de Kroon om gronden ter onteigening aan te wijzen dient stringent aan een aantal criteria te voldoen. Deze criteria zijn hierna per kopje opgenomen, waarbij een korte omschrijving van het criterium is opgenomen met de vermelding of al wordt voldaan aan het criterium dan wel er alsnog kan worden voldaan aan het criterium.

4.3.1 Noodzaak

Het noodzaakcriterium tot onteigening wordt getoetst aan:

1. de gevoerde minnelijke onderhandelingen;
2. een eventueel beroep op zelfrealisatie.

Ad.1 Toetsing aan de gevoerde minnelijke onderhandelingen

De Kroon verlangt dat de gemeente voorafgaand aan het verzoekbesluit een begin heeft gemaakt met het minnelijk overleg met de eigenaar, in dit geval het waterschap. Dit is overeenkomstig het bestendig Kroonbeleid om voorafgaand aan de administratieve onteigeningsprocedure al toepassing te geven aan artikel 17 Onteigeningswet (hierna: Ow) (verplichting tot het voeren van minnelijk overleg voorafgaand aan de dagvaarding).

Aan deze eis is naar het oordeel van de Kroon in het algemeen voldaan, indien vóór het verzoekbesluit een redelijke poging tot minnelijke verwerving is ondernomen en ten tijde van het nemen van het verzoekbesluit voldoende aannemelijk is dat die onderhandelingen voorlopig nog niet tot het gewenste resultaat zullen leiden. Er zal vóór de datum van het verzoekbesluit ten minste één schriftelijk aanbod aan de eigenaren moeten zijn gedaan.

In onderhavige situatie dient formeel en uitsluitend te worden onderhandeld met de eigenaar van de onroerende zaak in casus het waterschap over het verkrijgen van de grondeigendom.

Ad 2. Toetsing aan een eventueel beroep op zelfrealisatie

Zelfrealisatie houdt in dat een grondeigenaar bereid en in staat is, al dan niet met behulp van een derde, de bestemming (veelal woningbouw of bedrijventerreinen) te realiseren op de wijze die de gemeente voor ogen staat.

De onteigening voor openbare voorzieningen is volgens vaste jurisprudentie altijd mogelijk, zodat een beroep op zelfrealisatie hier niet aan de orde is. Overigens zou het waterschap uit hoofde van haar verplichting jegens de bewoners niet zelf kunnen realiseren.

Tussenconclusie

Indien de gemeente verder in deze een redelijke poging tot minnelijke verwerving doet en het waterschap kan de gronden niet leveren in een staat dat ook daadwerkelijk het pad kan worden gerealiseerd, dan voldoet de gemeente aan het noodzaakcriterium.

4.3.2 Ruimtelijk ontwikkelings- en volkshuisvestingsbelang

Het plan op basis waarvoor wordt onteigend, wordt getoetst aan:

De mate van concreetheid van de door de gemeente voorgestane wijze van planuitvoering en de bestemmingen.

Beginnend bij de laatstgenoemde, de bestemmingen

De aanleg van het pad wordt mogelijk gemaakt door de vaststelling van het bestemmingsplan Dijklint (kenmerk: NL.IMRO.0482.bpdijklint-vg02) met daarin opgenomen dat 'de voor Groen aangewezen (openbare) gronden zijn bestemd voor: [...] c. paden; d. voorzieningen voor langzaam verkeer; g. straatmeubilair; j. ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van groen - fietspad" is het bepaalde onder a tot en met h alsmede l toegestaan;'.
'

Tussenconclusie

Met de vaststelling van het bestemmingsplan Dijklint wordt een planologische titel gecreëerd op basis waarvan de administratieve onteigeningsprocedure kan worden aangevangen en door de Kroon tot onteigening kan worden besloten. Immers, de bestemmingen 'c. paden; d. voorzieningen voor langzaam verkeer; g. straatmeubilair; j. ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van groen - fietspad" is het bepaalde onder a tot en met h alsmede l toegestaan;' zijn nog niet gerealiseerd.

Ten aanzien van de mate van concreetheid

Het bestemmingsplan Dijklint is een zogenaamd eindplan. Geconstateerd is wel dat de bestemming Groen, gezien de verbeelding op de plankaart, een globaal karakter kent. Op basis van het bestemmingsplan Dijklint en de bijbehorende plankaart is nog niet duidelijk waar het tracé van het pad loopt en welk deel ten behoeve van het pad onteigend moet worden.

Hiertoe dient door het college nog wel een inrichtingsplan te worden vastgesteld, met daarin opgenomen het tracé van het (fiets)pad, de hoogte van het pad, het straatmeubilair en de bijbehorende ophogingen, afgravingen alsmede de aanleg van voorzieningen in en op de dijk om het pad mogelijk te maken. Een dergelijk inrichtingsplan vormt de onderbouwing om aan te tonen dat de door de gemeente gewenste bestemming nog niet is gerealiseerd en de wijze waarop deze dient te worden gerealiseerd.

Het college heeft inmiddels in ontwerp een inrichtingsplan opgesteld waaruit voldoende blijkt dat de bestemming nog niet is gerealiseerd en op welke wijze de gemeente de bestemming concreet zal realiseren.

Tussenconclusie

Indien het college tevens een inrichtingsplan vaststelt, wordt in deze voldaan aan het ruimtelijk ontwikkelings- en volkshuisvestingsbelang.

4.3.3 Publiek belang

Er moet aantoonbaar sprake zijn van een publiek belang: de gemeenschap moet gebaat zijn bij de werken en werkzaamheden waarvoor de onteigening plaatsvindt.

Er wordt getoetst of de uitvoering van het bestemmingsplan en het inrichtingsplan in de door de gemeente gewenste vorm in het publiek belang noodzakelijk moet worden geacht. Onteigening is immers geen middel om uitsluitend particuliere belangen te behartigen.

Tussenconclusie

De aanleg van het (fiets)pad vindt onder andere plaats in het kader van de verkeersveiligheid van de gebruikers van het pad tussen Kinderdijk en Alblasserdam, zodat hiermee de aanleg van het (fiets)pad in het kader van het publieke belang gegeven is.

4.3.4 Urgentie

Aan het urgentievereiste is in het algemeen voldaan indien de gemeente binnen vijf jaar na de datum van het KB tot onteigening een begin maakt met de uitvoering van het werk waarvoor onteigend is.

Tussenconclusie

De gemeente is voornemens om zo snel als zij over de noodzakelijke gronden beschikt, over te gaan tot realisatie van het ontbrekende gedeelte van het pad. Daarmee wordt voldaan aan het urgentiecriteria.

4.4 De toetsing door de onteigeningsrechter

In de gerechtelijke onteigeningsprocedure toetst de burgerlijke rechter nogmaals de titel van een onteigening en wordt vastgesteld wie op welke wijze schadeloos wordt gesteld. De rechter dient te controleren of in de administratieve fase aan alle formele vereisten is voldaan. De rechter volstaat veelal met een marginale toetsing, dat wil zeggen de beantwoording van de vraag of de Kroon in redelijkheid tot het oordeel omtrent nut en noodzaak heeft kunnen komen. In de praktijk zal echter in de gerechtelijke procedure met name de waardebepaling van de schadeloosstelling centraal staan.

Van belang is wel dat er nogmaals een minnelijk aanbod wordt gedaan voordat de onteigeningsdagvaarding wordt uitgebracht.

Tussenconclusie

Indien de gemeente voldoet of kan voldoen aan de criteria zoals genoemd in de paragrafen 4.3.1 tot en met 4.4, dan is het zeer aannemelijk dat de onteigeningsrechter het onteigeningsvonnis uitspreekt.

4.5 Uitvoering binnen de planperiode

Een onteigeningsprocedure start formeel op het moment dat de gemeenteraad een verzoek indient bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna: I & M) op basis van een daartoe opgesteld onteigeningsplan.

De gemeenteraad kan de voorbereidingen voor het opstellen van een onteigeningsplan starten en het verzoek tot onteigening voor het pad met bijbehorende werken indienen bij het ministerie van I & M nadat het bestemmingsplan Dijklint opnieuw is vastgesteld, mits voor dat tijdstip ook een inrichtingsplan voor de aanleg van het pad is vastgesteld. Het is niet noodzakelijk dat het bestemmingsplan op het moment van het indienen van het onteigeningsverzoek onherroepelijk is.

Voorafgaand aan het indienen van het verzoek aan I & M dient er in het kader van de onderhandelingsplicht formeel te worden onderhandeld met het waterschap en dienen deze onderhandelingen als zodanig te worden vastgelegd in een dossier. Het onderhandelingstraject kan echter parallel lopen met de voorbereiding van het onteigeningsdossier.

Uitgaande van het nemen van een besluit tot het indienen van een onteigeningsverzoek in de raad van november 2013 ligt het gezien de huidige doorlooptijd van de behandeling van onteigeningsverzoeken in de lijn der verwachtingen dat de gemeente in dat geval in het voorjaar van 2015 over een Koninklijk Besluit (hierna: KB) kan beschikken op basis waarvan de gemeente de gerechtelijke onteigeningsprocedure kan starten.

Om in de gerechtelijke procedure daadwerkelijk een onteigeningsvonnis te kunnen verkrijgen is het echter wel noodzakelijk dat voorafgaand aan de dagvaarding tot onteigening het bestemmingsplan Dijklint inmiddels onherroepelijk is geworden. Uiteraard dient voorafgaand aan de dagvaarding nogmaals een minnelijk bod worden gedaan.

In het najaar van 2015 zou de gemeente -behoudens de situatie dat er cassatie wordt ingesteld- over de grond kunnen beschikken, waarbij als gevolg van de inschrijving van het vonnis in het Kadaster de verbodsbepaling is komen vervallen.

De gemeente zal als zij desgewenst in 2013 of 2014 overgaat tot het indienen van een verzoek tot onteigening bij de Kroon en direct aansluitend overgaat tot dagvaarding na een verkregen onteigenings-KB, ruim binnen de planperiode beschikken over de gronden die benodigd zijn voor de aanleg van een (fiets)pad, gezuiverd van de rechten van de bewoners van de Oost Kinderdijk 48 t/m 66. Ook indien er cassatie wordt ingesteld tegen het onteigeningsvonnis, is het meer dan waarschijnlijk dat binnen de planperiode door de gemeente over de gronden wordt beschikt.

5 CONCLUSIE EN ADVIES

Door middel van onteigening kan uitvoering worden gegeven aan de realisatie van een gedeelte van de bestemming paden en/of langzaam verkeer zoals opgenomen in het hersteld vast te stellen Bestemmingsplan Dijklint voor het gedeelte van het (fiets)pad tussen Alblasserdam en Oost Kinderdijk dat nog niet gerealiseerd is.

Op het moment dat het onteigeningsvonnis wordt ingeschreven in de openbare registers gaat het eigendom over op de gemeente en worden de onteigende percelen gezuiverd en zijn de rechten van de bewoners van de Oost Kinderdijk 48 t/m 66 voor die gedeelten vervallen. Op de onteigende gedeelten kan het (fiets)pad worden gerealiseerd, zonder dat de bewoners van de Oost Kinderdijk 48 t/m 66 het waterschap in rechte kunnen aanspreken.

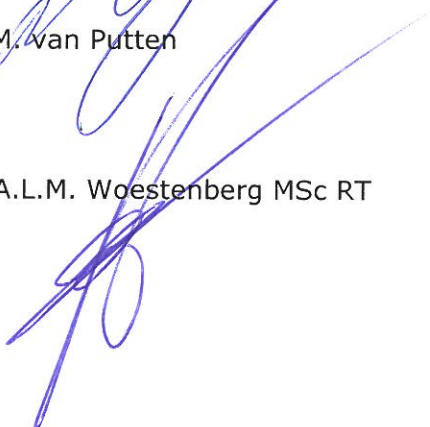
Met de uitvoering van de in dit advies genoemde stappen wordt voldaan aan de criteria die noodzakelijk zijn om een KB tot onteigening en een onteigeningsvonnis te verkrijgen.

De gemeente zal als zij desgewenst in 2014 of 2015 overgaat tot het indienen van een verzoek tot onteigening bij de Kroon en direct aansluitend overgaat tot dagvaarding na een verkregen onteigenings-KB, ruim binnen de planperiode beschikken over de gronden die benodigd zijn voor de aanleg van een (fiets)pad, gezuiverd van de rechten van de bewoners van de Oost Kinderdijk 48 t/m 66. De gemeente kan -voor zover het betreft de privaatrechtelijke aspecten op het moment dat zij beschikt over de gronden- zelf de uitvoering van het nog niet gerealiseerde deel van het (fiets)pad direct ter hand nemen.

mr. M. van Putten



ing. A.L.M. Woestenberg MSc RT





Wegencategoriseringsplan Gemeente Alblasterdam

Vastgesteld door de raad op 29 mei 2012

INHOUDSOPGAVE

1	Aanleiding	1
2	Beleidskader Duurzaam Veilig	2
2.1	Ontwerprichtlijnen	3
2.1.1	gebiedsontsluitingsweg	3
2.1.2	Ontwerprichtlijnen voor de erftoegangsweg	4
3	Analyse van de functie van het wegennet	6
3.1	Analyse wegen met een eenduidige functie	6
3.2	Analyse functie van het Dijklint	6
3.2.1	Huidige beeld van het Dijklint	6
3.2.2	Analyse functie van het Dijklint	8
3.2.3	Inrichtingsadvies Dijklint	9
4	Wegencategorisering	11

1 **Aanleiding**

De gemeente Alblasserdam heeft een wegengebruiksplan uit 2004 waarin het gemeentelijk verkeersbeleid staat verwoord. In dit wegengebruiksplan is ook een wegencategoriseringsplan opgenomen voor de gemeentelijke wegen. Bij het toepassen van de wegencategorisering blijkt dat het wegengebruiksplan niet op alle onderdelen actueel is, en dat actualisatie gewenst is.

Het lokale verkeersbeleid vormt samen met het landelijk beleid de basis voor de afwegingen inzake de vormgeving en het gebruik van de wegen. Daarnaast vormt het tevens de basis voor verkeerskundige onderbouwing van ruimtelijke plannen. Het hebben van een degelijk wegencategoriseringsplan is hierin een belangrijke bouwsteen. Doel van dit plan is een wegencategoriseringsplan dat aansluit bij het landelijk verkeersbeleid Duurzaam Veilig.

Het college van Alblasserdam kiest voor een leefbare en bereikbare gemeente. Er wordt daarom een evenwicht gekozen tussen erftoegangswegen waar “verblijven” centraal staat en gebiedsontsluitingswegen waar “verplaatsen” vertrekpunt is. Het college vertaalt hiermee het landelijke beleid “Duurzaam Veilig” door naar de lokale situatie.

2 Beleidskader Duurzaam Veilig

Het nieuwe wegcategoriseringsplan wordt opgehangen aan het landelijke beleid "Duurzaam Veilig". De essentie van Duurzaam Veilig is het *voorkomen* van verkeers- onveiligheid in plaats van deze achteraf te bestrijden.

Een van de veiligheidsprincipes is het voorkomen van onbedoeld gebruik van wegen. Dit geschiedt door middel van categorisering van wegen; het toekennen van functies aan ruimten van het verkeers- en vervoerssysteem. Functie, vormgeving en gebruik dienen in overeenstemming met elkaar te zijn. Zie ook afbeelding 1. De weggebruiker dient aan de inrichting van de weg te kunnen zien wat van hem wordt verwacht, denk hierbij aan voorrang, snelheid en dergelijke.

Het categoriseren is geen doel op zich; op basis van de principes van Duurzaam Veilig wordt structuur aangebracht in het wegennet. *Het basisidee van Duurzaam Veilig is dat weggebruikers in gewenst gedrag worden verleid door de inrichting van de weg.*

Categorieën

Er zijn binnen Duurzaam Veilig twee gebiedsfuncties;

- Verblijfsfunctie: gericht op de ruimtelijke activiteiten in de omgeving van de weg.
- Verkeersfunctie: gericht op het mogelijk maken van doelgerichte verplaatsingen.

Binnen de verkeersfunctie zijn twee categorieën te onderscheiden;

- Stroomfunctie
- Gebiedsontsluitingsfunctie

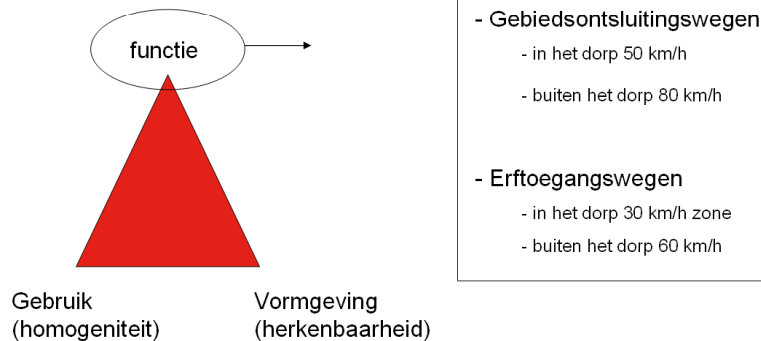
Binnen de verblijfsfunctie is één categorie;

- Erftoegangsfunctie

Eén van de toetsing van de theorie Duurzaam Veilig aan de praktijk op straat is het fenomeen 'Grijze weg'. Hier wordt in paragraaf 2.2 nog verder op ingegaan.

Duurzaam Veilig

de basis van de wegcategorisering



Afbeelding 1

2.1 Ontwerprichtlijnen

Voor de herinrichting van wegen wordt door het landelijk kenniscentrum CROW¹ een advies uitgebracht, dat als richtlijn dient voor het landelijk beleid. Deze staan beschreven in de "Ontwerpcriteria voor duurzaam veilige wegen". In de onderstaande twee paragrafen wordt inhoudelijk kort op deze richtlijnen ingegaan. Deze richtlijnen geven aan welke wegkenmerken o.a. de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen moeten hebben. Aan de hand van deze wegkenmerken kunnen weggebruikers herleiden op wat voor weg zij rijden en welk gedrag van hen verwacht wordt.

2.1.1 Gebiedsontsluitingsweg

Voor gebiedsontsluitingswegen geldt binnen de bebouwde kom een wettelijke maximumsnelheid van 50 km/h. Bewegwijzering is noodzakelijk om onzeker rijgedrag te voorkomen. De rijbaanscheiding is nodig om frontale botsingen en gevaarlijke inhaalmanoeuvres te voorkomen. De veiligste rijbaanscheiding is een niet overrijdbare, fysieke scheiding zoals een middenberm. Een andere



Afbeelding 2 Gebiedsontsluitingsweg

¹ CROW is het kennisplatform op het gebied van verkeer, infrastructuur, vervoer en openbare ruimte.

optie is een rijbaanscheiding door middel van een asstreep midden op de weg.

De uitvoering van de gebiedsontsluitingswegen geschiedt bij voorkeur in asfaltbeton. Dit bevordert het comfort en beperkt de geluidshinder.

Kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen zijn in principe gelijkvloers. Er zijn verschillende mogelijkheden om de kruising vorm te geven, maar de voorkeur gaat uit naar een rotonde. Deze dienen zo uniform mogelijk uit te worden gevoerd om de herkenbaarheid te vergoten en veiliger verkeergedrag te stimuleren. Aanbevolen wordt verder om het fietsverkeer voorrang te geven op een rotonde. Het meest veilige is om vrijliggende fietspaden te realiseren. Indien een rotonde geen optie is, wordt een voorrangskruising met of zonder verkeerslichtenregelininstallaties (VRI's) aanbevolen.

Erfaansluitingen (aansluitingen met particuliere eigendommen) komen op een gebiedsontsluitingsweg in principe niet voor of worden zo veel mogelijk beperkt.

Oversteken buiten de speciaal daarvoor ingerichte voorzieningen moet op gebiedsontsluitingswegen zo veel mogelijk worden voorkomen. Het beste is om voetgangersstromen te bundelen en een voetgangersoversteekplaats realiseren, bij voorkeur gecombineerd bij kruisingen.

Het verschil in massa en snelheid tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers vereist dat op gebiedsontsluitingswegen specifieke fietsvoorzieningen worden aangebracht, bij voorkeur een vrijliggend fietspad of een fietsstrook met voldoende breedte. Parkeren is op een gebiedsontsluitingsweg op de rijbaan niet wenselijk en dient zoveel mogelijk te worden voorkomen. Geparkeerde voertuigen zijn te beschouwen als obstakels en daarom gevaarlijk. Op gebiedsontsluitingswegen dient daarom te worden geparkeerd in parkeerhavens. Wegvakken van gebiedsontsluitingswegen zijn bedoeld om verkeer vlot af te wikkelen. Snelheidsbeperkende maatregelen zijn hier dus ongewenst, ook vanwege de routes van nood- en hulpdiensten. Bij kruispunten en voetgangersoversteekplaatsen zijn snelheidsremmende maatregelen nog wel mogelijk.

2.1.2 Ontwerprichtlijnen voor de erftoegangsweg

Voor erftoegangswegen geldt binnen de bebouwde kom een wettelijke snelheid van 30 km/h. Door deze lage snelheid, de aanwezigheid van geparkeerde auto's op het wegdek, weinig rechtstanden (etc.) zullen veel ongevallen worden voorkomen. Indien er wel een ongeval plaatsvindt, zal het letsel beperkt zijn.

De gewenste snelheid op erftoegangswegen wordt bereikt door de juiste verkeerskundige en stedenbouwkundige elementen. Waar deze omgeving de gewenste snelheid echter nog onvoldoende



Afbeelding 3 Erftoegangsweg

afdwingt, kunnen snelheidsbeperkende maatregelen worden genomen zoals bijvoorbeeld drempels, asverschuivingen en wegversmallingen. Erftoegangswegen worden voornamelijk gebruikt door bestemmingsverkeer. Bewegwijzering is daarom niet nodig.

Erftoegangswegen bestaan meestal uit één rijbaan. De intensiteit op een erftoegangsweg is over het algemeen zo laag dat het ook niet noodzakelijk is om auto's elkaar te laten passeren over de gehele wegbreedte. Doorgaans rijden over een erftoegangsweg hoogstens 5.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal, maar dit is geen wettelijk maximum. De uitvoering van erftoegangswegen geschiedt in klinkers; deze zijn oncomfortabel om hard overheen te rijden.

Een rijbaanscheiding op een erftoegangsweg is niet gewenst. Dit om de verblijfsfunctie te benadrukken; een rijbaanscheiding roept immers associaties op met een verkeersfunctie.

Oversteken kan op een erftoegangsweg in principe overal. Door de lage snelheden en lage intensiteiten zijn speciale oversteekvoorzieningen niet nodig. Plaatsen waar veel wordt overgestoken kunnen wel geaccentueerd worden.

Laden en lossen gebeurt –zolang overig verkeer er geen hinder van ondervindt– op erftoegangswegen op de rijbaan. Parkeren kan zowel op de rijbaan als in langs-, schuin- en haaksparkeervakken. Bussen halteren op de rijbaan. Fietsers mengen zich op erftoegangswegen tussen het overige verkeer.

2.2 Grijze wegen

Met de term 'grijze weg' worden wegen geduid waar de driehoek functie, gebruik en vormgeving niet met elkaar in overeenstemming kan worden gebracht. Of concreet; een weg heeft een gebiedsontsluitende functie, maar deze is niet volgens de ontwerpadviezen in te richten. Een grijze weg wordt als volgt gekenmerkt²:

- Hoge verkeersintensiteiten door de ontsluitingsfunctie;
- Gevarieerde bebouwing langs de weg;
- Een hoog veiligheidsrisico door de combinatie van verkeer, activiteiten en functies;
- Ruimtelijke opgaven stellen de rol van het verkeer ter discussie.

Een grijze weg werkt onduidelijkheid voor weggebruikers in de hand. De weggebruiker weet op een grijze weg minder goed wat er van hem verwacht wordt. Dit omdat de essentiële wegkenmerken voor bijvoorbeeld een gebiedsontsluitingsweg of een erftoegangsweg ontbreken. Het Openbaar Ministerie (OM) en de politie zijn dan minder vaak bereid extra handhavingsacties te houden op snelheid. Bij grijze wegen is maatwerk een vereiste.

² Eindrapport ROV Zuid-Holland "Onderzoek Grijze wegen in de provincie Zuid-Holland", juni 2009

3 Analyse van de functie van het wegennet

Binnen de gemeente Alblasserdam zijn enkele hoofdwegen te onderscheiden. Door de functie van de weg binnen het netwerk en de intensiteit wordt een weg bij een bepaalde wegcategorie ingedeeld. Over de meeste gebiedsontsluitingswegen is geen discussie; gebruik, functie en uitstraling maakt duidelijk dat het een gebiedsontsluitingsweg is. Voor het Dijklint ligt de wegcategorisering moeilijker. Er is veel discussie over de functie van de weg. Deze is tegenstrijdig met de wensen van de bewoners.

3.1 Analyse wegen met een eenduidige functie

Er is één stroomweg aanwezig in Alblasserdam: de A15. De A15 is de Rijksweg die de Maasvlakte met Oost Nederland (Nijmegen) verbindt. Langs de A15 liggen o.a. de steden Sliedrecht, Papendrecht, Ridderkerk en ook Alblasserdam heeft een afrit (afrit 22) en oprit. De A15 is hiermee een belangrijke grote verkeersader in de Drechtsteden. De toegestane maximum snelheid is hier 100 km/h en 120 km/h.

Verder zijn er enkele hoofdroutes door de gemeentes, met een duidelijk karakter van gebiedsontsluitingswegen.

De route via Zwarte Paard - Rijnstraat-Scheldeplein-Van Hogendorpweg-Blokweerweg-Van Eesterensingel-Plantageweg-Rembrandtlaan-Randweg, wordt voornamelijk gebruikt voor het afwikkelen van het verkeer van en naar het winkelcentrum of andere bestemmingen in het dorp. Delen van deze route zijn ook onderdeel van de busroute.

Edisonweg-Grote Beer (N915) zijn belangrijke doorgaande wegen richting snelweg en omliggende gemeenten. Van Wenaeweg-Nieuwland Parc-Hoogendijk hebben een ontsluitende functie voor o.a. het vrachtverkeer in het bedrijventerrein.

De route via Dam-Haven-Cortgene-Oost Kinderdijk – West Kinderdijk verbindt Alblasserdam met Nieuw-Lekkerland en Kinderdijk via het Dijklint. Over het Dijklint bestaat echter discussie. Vandaar dat in dit hoofdstuk dieper wordt ingegaan op het Dijklint.

3.2 Analyse functie van het Dijklint

3.2.1 Huidig beeld van het Dijklint

Het Dijklint (West Kinderdijk-Oost Kinderdijk) bestaat uit één rijbaan met aan weerszijden suggestiestroken.



Afbeelding 4 Oost Kinderdijk



Afbeelding 5 West Kinderdijk

Het huidige snelheidsregime op het Dijklint is 50 km/h. Parkeren op de rijbaan is niet toegestaan, er zijn op bepaalde locaties (langs)parkeerhavens. De bebouwing aan de smalle dijk bestaat uit typische dijkwoningen welke direct aan de weg grenzen. Er is weinig overzicht door de bochtige weg en de bebouwing. Laad- en losverkeer en foutief geparkeerde voertuigen verslechteren het zicht. Er zijn weinig voetgangersoversteekplaatsen en de oversteekbaarheid heeft -vanwege de hoge verkeersintensiteit- de aandacht.

Tevens is sinds kort een vrijliggend fietspad aanwezig. Fietzers voelen zich op de rijbaan namelijk erg kwetsbaar. Het gevoel van onveiligheid (de subjectieve onveiligheid) is groot. Naast de hoeveelheid (vracht) verkeer is ook de snelheid van het verkeer een oorzaak van de subjectieve onveiligheid.

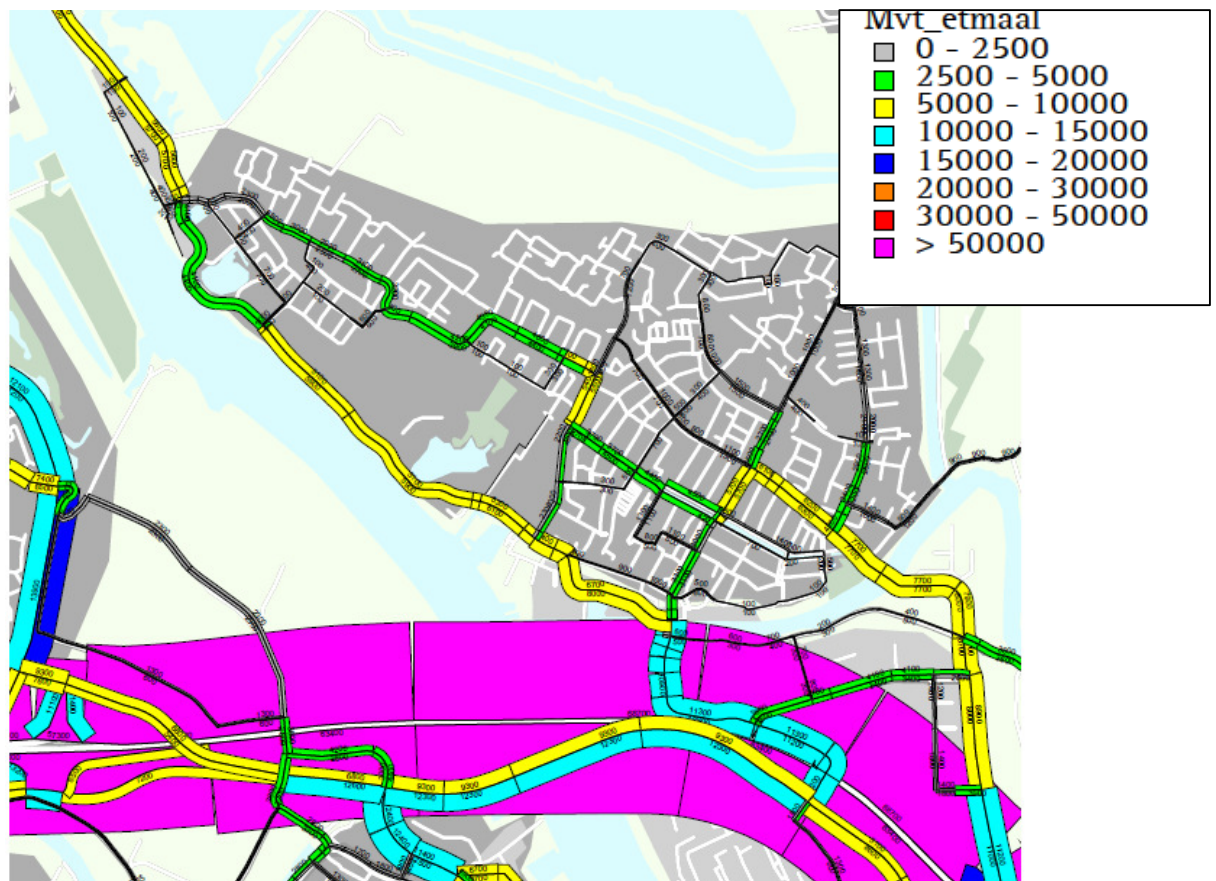
3.2.2 Analyse functie van het Dijklint

In paragraaf 3.2.1 is de huidige stand van zaken op het Dijklint uiteengezet. Voor de analyse van het Dijklint wordt vervolgens in deze paragraaf gekeken naar het gebruik van de weg. Daarbij is gelet op de intensiteiten en de bestemming van het verkeer en de functie van de weg binnen het netwerk.

Prognose Intensiteiten

Onderzoek van Goudappel Coffeng naar de toekomstige intensiteiten op de hoofdwegen van Alblasterdam geven aan dat op het Dijklint in 2020 tussen de 14.000 motorvoertuigen per etmaal (West Kinderdijk) en 12.000 motorvoertuigen per etmaal (Oost Kinderdijk) gaan rijden³. Deze prognoses zijn uitgevoerd met het regionale verkeersmodel. Het rapport van Goudappel Coffeng is terug te vinden in bijlage 2.

De intensiteiten liggen daarmee te hoog voor een erftoegangsweg; Doorgaans rijden over een erftoegangsweg hoogstens 5.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Voor het Dijklint ligt –zoals het onderzoek uitwijst– deze intensiteit veel hoger.



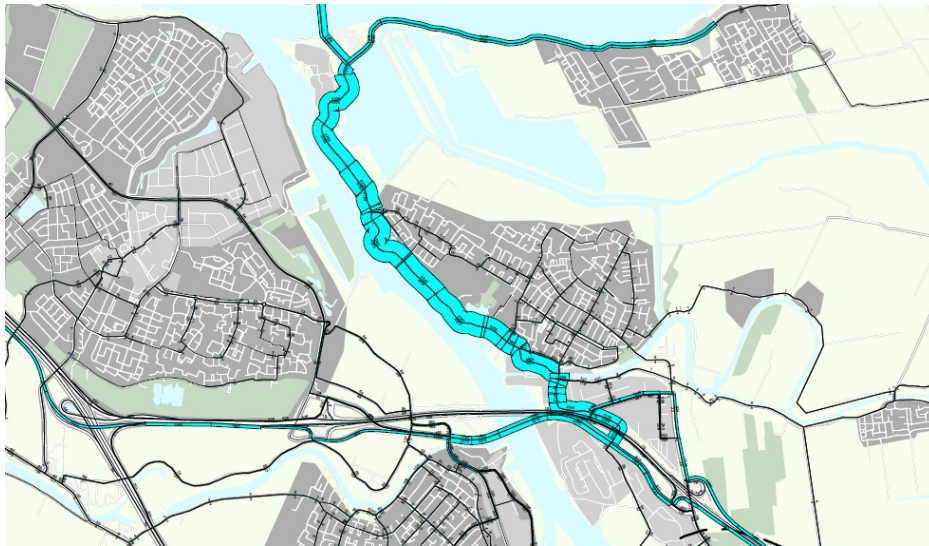
Afbeelding 6 Overzicht intensiteiten per etmaal in beide richtingen

³ Beide richtingen bij elkaar opgeteld.

Bestemming

Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng (2011) komt tevens naar voren dat het verkeer dat zich op het Dijklint bevindt deze route grotendeels van begin tot eind aflegt. Conclusie is dat het overgrote deel van het verkeer dat op het Dijklint rijdt, deze route gebruikt als doorgaande route; relatief weinig voertuigen hebben hun uiteindelijke bestemming op de dijk.

Een grote bestemming op het Dijklint is bijvoorbeeld IHC Merwede. Dit blijkt uit de verkeersmodellen waarin merkbaar is dat de intensiteit na IHC beduidend lager is dan op het wegvak voor IHC.



Afbeelding 7 Bestemming verkeer Oost Kinderdijk

Functie

Het Dijklint is een route voor de nood- en hulpdiensten, een route voor vrachtverkeer en een route voor exceptioneel vrachtverkeer en heeft hiermee een gebiedsontsluitende functie binnen het netwerk.

Conclusie

Het gebruik van het Dijklint vertoont alle kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg. Het advies is dan ook om dit als gebiedsontsluitingsweg aan te wijzen en de inrichting daar waar fysiek mogelijk hierop aan te passen.

3.2.3 Inrichtingsadvies Dijklint

Het Dijklint is in functie en gebruik een gebiedsontsluitingsweg. De vormgeving (smalle dijk en de woningen direct aan de weg) vertoont echter niet alle ontwerpkenmerken van een typische gebiedsontsluitingsweg.

Het gevoel van onveiligheid is aanwezig. Niet alleen onder verkeersdeelnemers; ook bewoners voelen zich niet prettig bij hoge snelheden en hoge intensiteiten.

Wat werkt niet

De problematiek van het Dijklint (gebiedsontsluitende functie, maar tevens veel woningen en erven) is niet uniek. Het komt vaker voor dat op wegen met lintbebouwing de gebiedsontsluitende functie en de verblijfsfunctie met elkaar botsen.

Vanwege de functie in het netwerk is het niet wenselijk om het Dijklint volledig te ontwerpen als een erftoegangsweg (30 km/h). De verkeersintensiteiten (ook met vrachtverkeer) zijn te hoog. Maar denk bijvoorbeeld ook aan de nood- en hulpdiensten; zij zijn verplicht zich te houden aan de uitruktijden. Ook veroorzaken drempels weer trillings- en extra geluidhinder.

Gebruik en functie van het Dijklint is niet of zeer moeilijk aan te passen; er zijn niet veel reële alternatieve routes. Verkeer kan niet 'weggetoverd' worden. Aan de hoge verkeersintensiteit kan dus weinig gedaan worden. Behoudens nieuwe (rond) wegen door de waard. Theoretisch kan de weg geknipt worden. Maar dit is gegeven de functie van de weg niet wenselijk. Bedrijven langs de Noord, Kinderdijk of Nieuw-Lekkerland worden onbereikbaar vanuit Alblasserdam.

Tussencategorieën als een erftoegangsweg van de hogere orde, een wijkontsluitingsweg of een ETW+ zijn allemaal grijze wegen. Een grijze weg werkt onduidelijkheid in de hand. De weggebruiker weet op een grijze weg niet wat er van hem verwacht wordt. Dit omdat de essentiële wegkenmerken voor een erftoegangsweg ontbreken. Omdat het Dijklint niet volledig ingericht kan worden als erftoegangsweg (klinkerbestrating, drempels) zal het verkeer zich niet conform een erftoegangsweg gaan gedragen. Het Openbaar Ministerie (OM) en de politie zijn op deze grijze wegen terughoudend om over te gaan op handhavingsacties op de snelheid. De verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn daarom niet geholpen met het aanwijzen van het Dijklint als grijze weg of een andere benaming die niet conform Duurzaam Veilig is.

Wat kan wel

Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten kan wel de vormgeving aangepast worden, bijvoorbeeld door middel van maatregelen om zonder dit juridisch af te dwingen, het voor automobilisten logisch wordt langzamer te rijden. Op een gebiedsontsluitingsweg is het weldegelijk mogelijk om op de gevaarlijkste punten met slimme maatregelen de snelheid rond de 30 km/h te krijgen

Ook kunnen voorzieningen voor de fiets en de voetganger aangelegd worden. Op een erftoegangsweg is dit niet wenselijk omdat voor deze categorie het wensbeeld is dat de verschillende modaliteiten gezamenlijk gebruik maken van de rijbaan. Ook zou de voetganger in principe overal kunnen oversteken vanwege de lage intensiteit. Daar is op het Dijklint geen sprake van en hier zijn oversteekvoorzieningen voor voetgangers dan ook aan te bevelen.

De gemeente heeft momenteel een vrijliggend fietspad opengesteld. Dit zal al veel positieve invloed hebben op de (subjectieve) verkeersveiligheid.

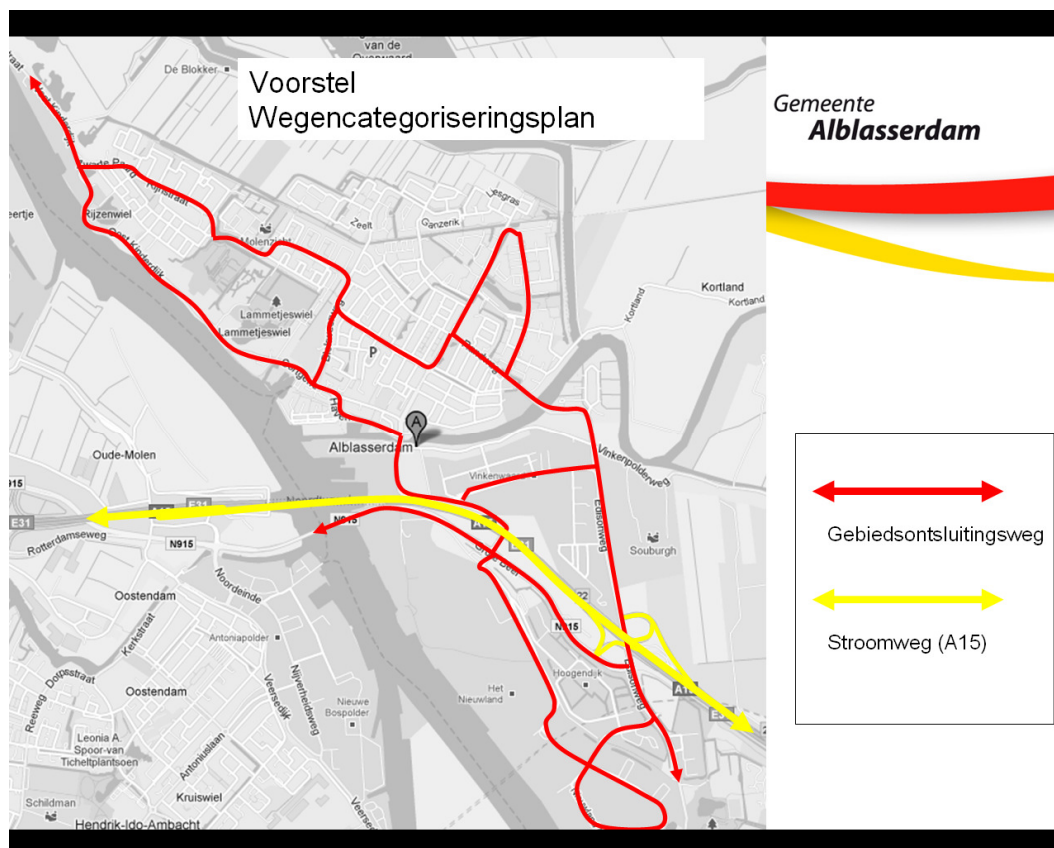
Met het op korte termijn aanvullend realiseren van fiets- en voetgangersvoorzieningen wordt het voor de weggebruiker ook duidelijk op wat voor weg deze rijdt en welke snelheid daar bij hoort. Voor de weggebruikers zal de veiligheid daarmee verbeteren. Om de maximale snelheid te waarborgen en daarmee het veiligheidsgevoel van de bewoners te versterken kunnen behalve fysieke maatregelen ook handhavingsacties worden uitgevoerd. Bijvoorbeeld door het gebruik van een mobiele snelheidsmeter of trajectcontrole.

De adequate inrichting van het Dijklint vereist maatwerk. Dit maatwerk krijgt vorm in een plan van aanpak herinrichting Dijklint wat gelijktijdig met dit wegencategoriseringsplan wordt vastgesteld door de Raad. In dit herinrichtingsproces worden inrichtingsmaatregelen met bewoners bedacht, besproken en door deskundigen beoordeeld. De volgende maatregelen worden in het herinrichtingsproces van de kant van de gemeente in ieder geval ingebracht.

- * rijbaanscheiding door het aanbrengen van een klinkerstrook;
- * doorbreken van lange rechtstanden op het Dijklint;
- * inrichtingsmaatregelen gericht op snelheid van 30 km/h op wegvakken waar beide kanten van de weg woningen staan (2 delen);
- * verbetering in- uitritten van aangelegen woonstraten;
- * belijning op het dijklint verbeteren;
- * routing en regulering vrachtverkeer
- * permanente trajectcontrole van de snelheid

4 Wegencategorisering

De wegcategorisering kan in kaartbeeld als volgt worden samengevat. Op de kaart zijn de stroomweg en gebiedsontsluitingswegen aangegeven. De overige wegen betreffen de erftoegangswegen.



Afbeelding 8 Wegencategoriseringsvoorstel Alblasterdam

In tegenstelling tot het wegengebruiksplan 2004, wordt aan de functie van een weg geen maximum verkeersintensiteiten gekoppeld, wat over een weg mag rijden. Wel gelden er voorkeurswaarden voor erftoegangswegen (de 30 km/h zones).



VARIANT 1 (aan teen buitentalud) schaal 1:1000



VARIANT 2 (aan teen buitentalud +3,30) schaal 1:1000



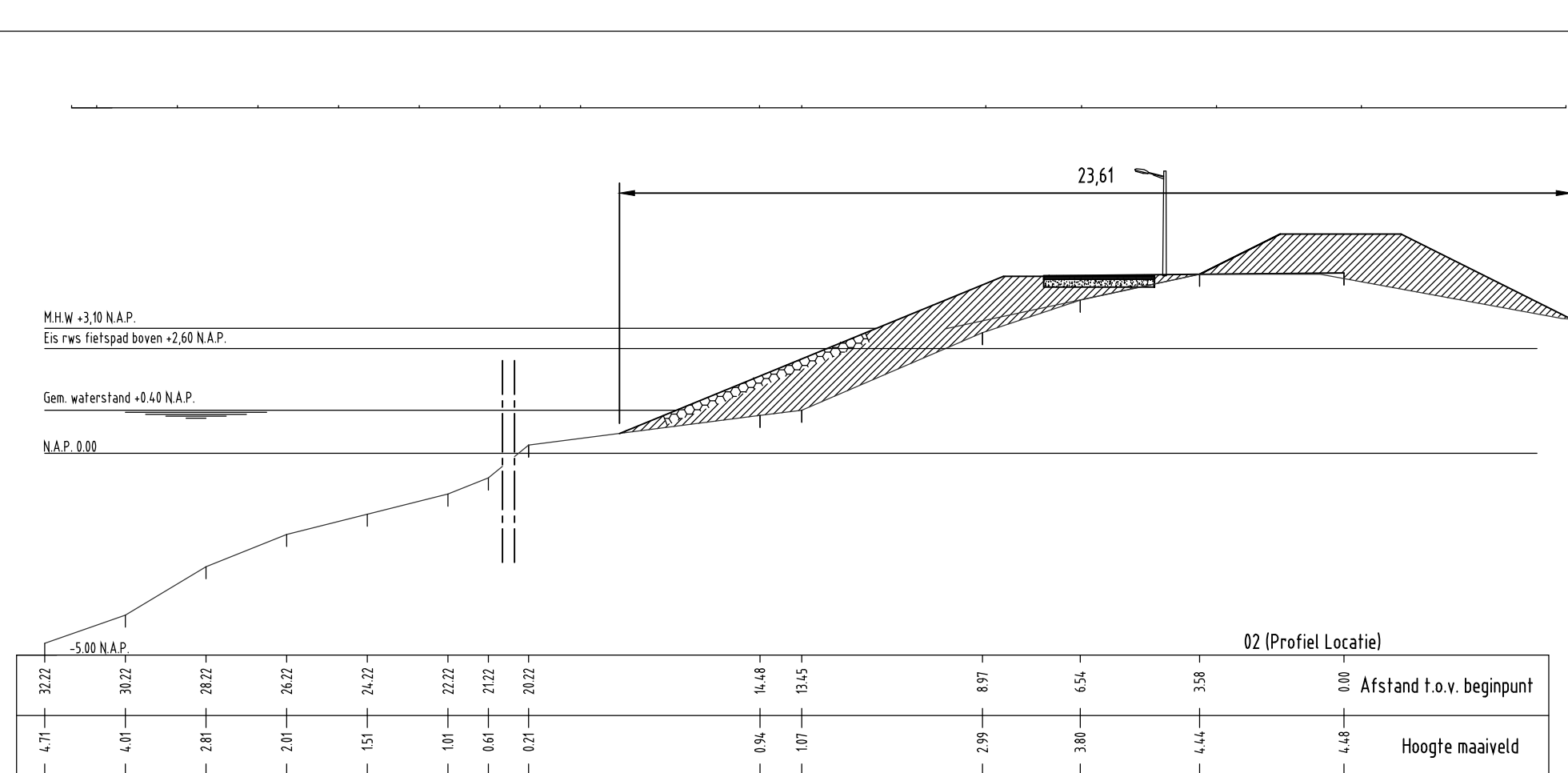
VARIANT 3 (ingravin huidige kruin) schaal 1:1000



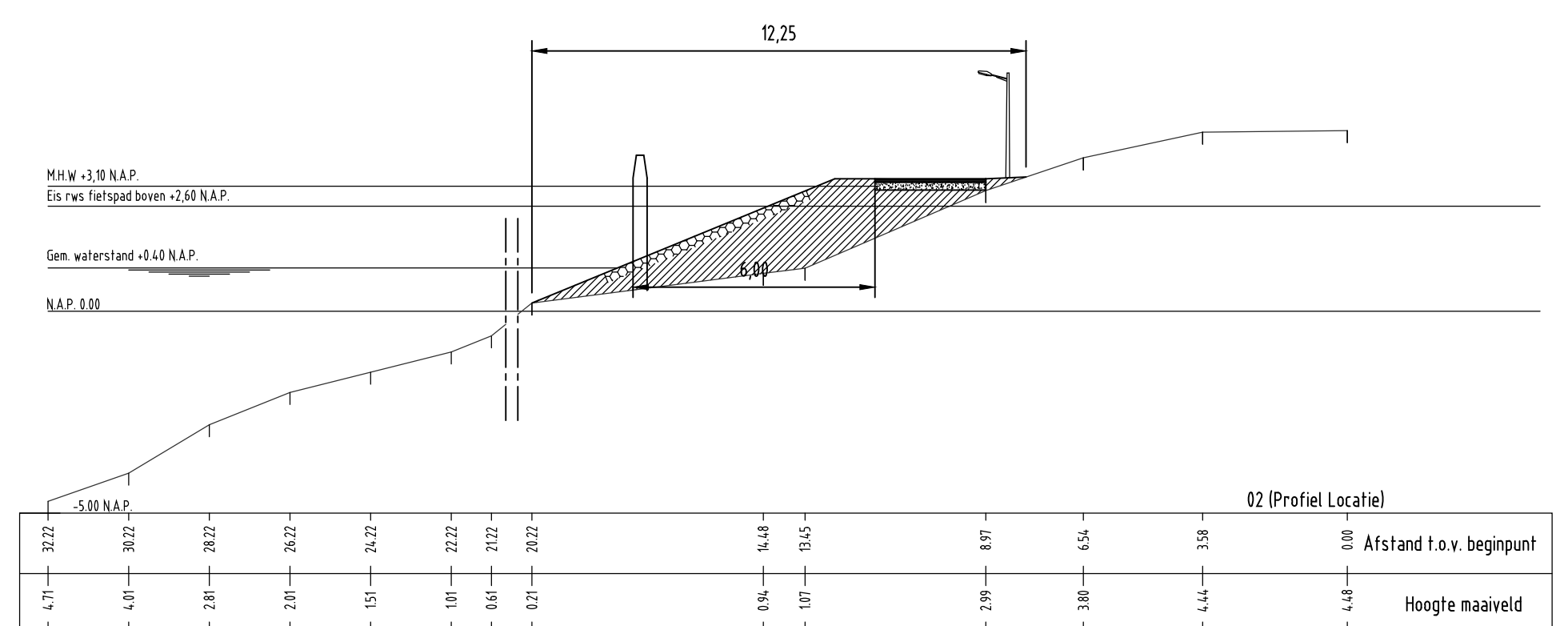
VARIANT 4 (ophoging huidige kruin) schaal 1:1000

LEGENDA

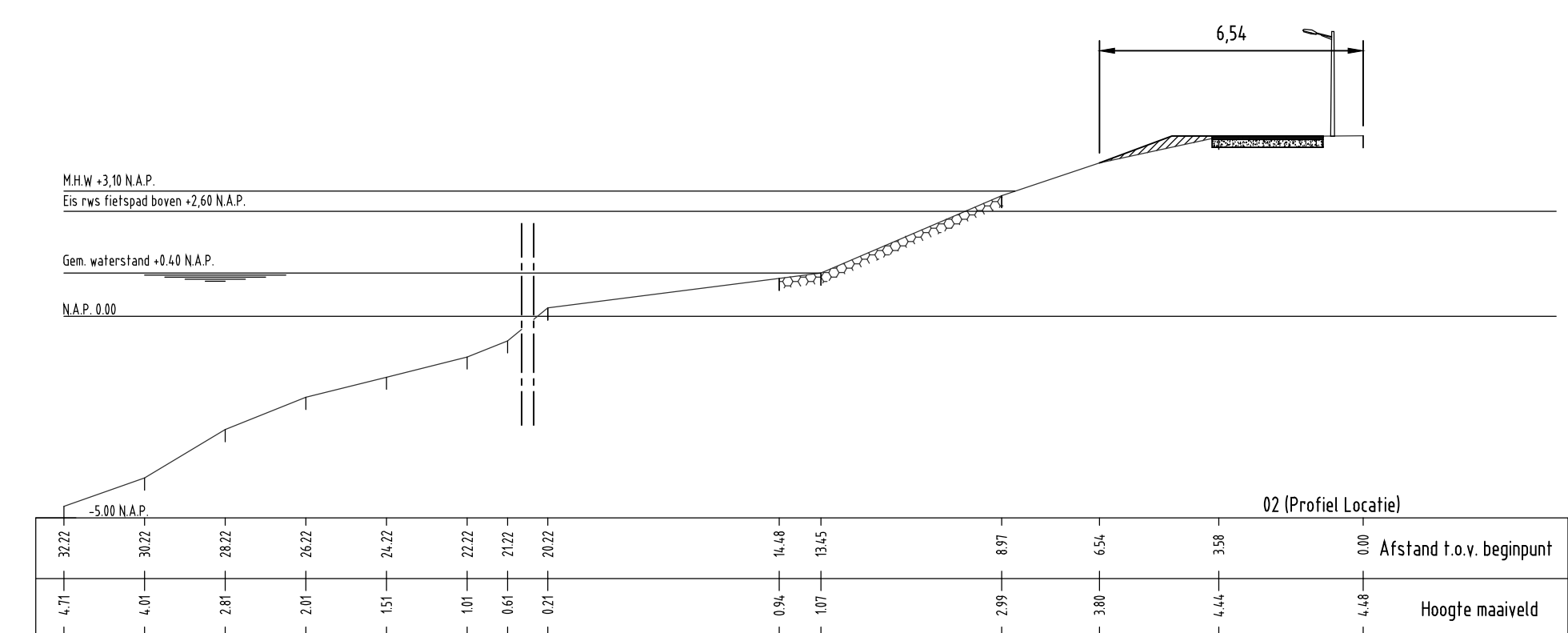
- Ruimtebeslag fietspad inclusief berm
- Ruimtebeslag t.b.v. werkzaamheden aanleg fietspad
- Beleggrens



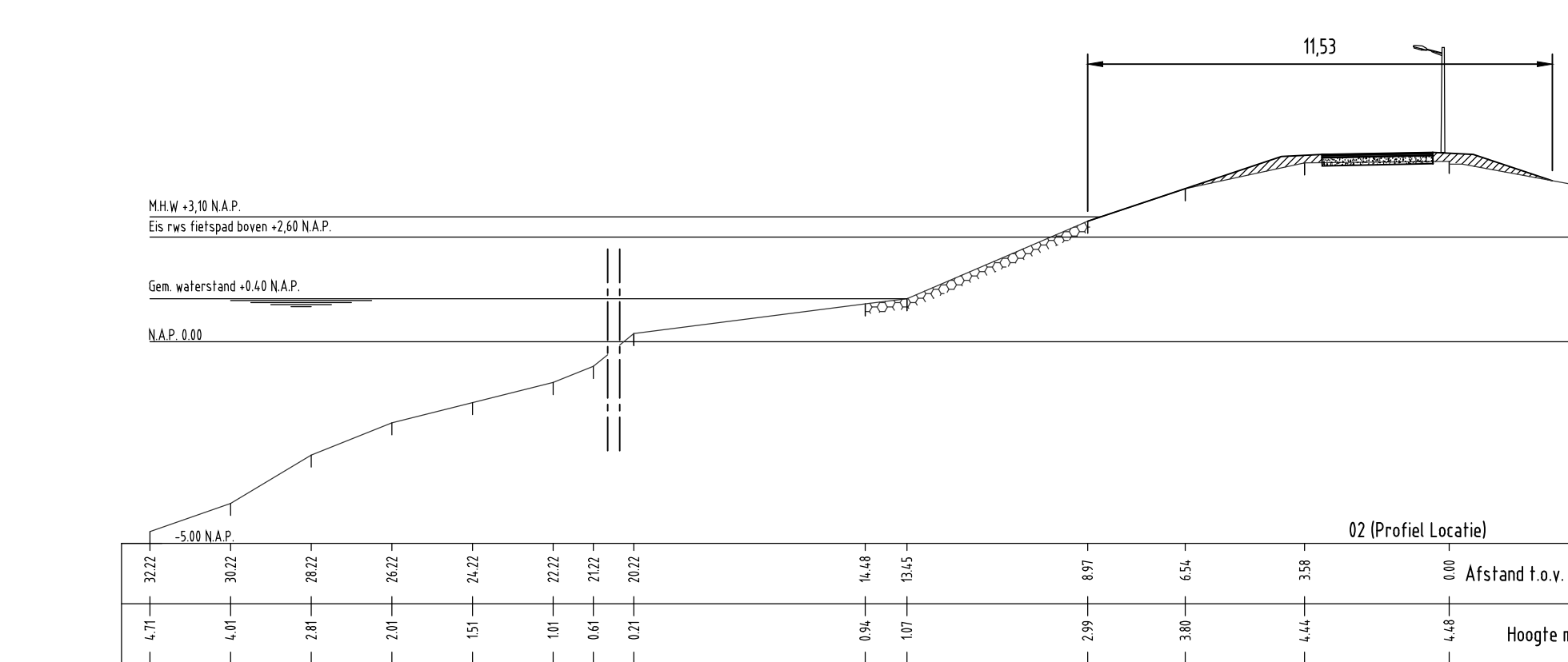
VARIANT 1; profiel 2 schaal 1:50



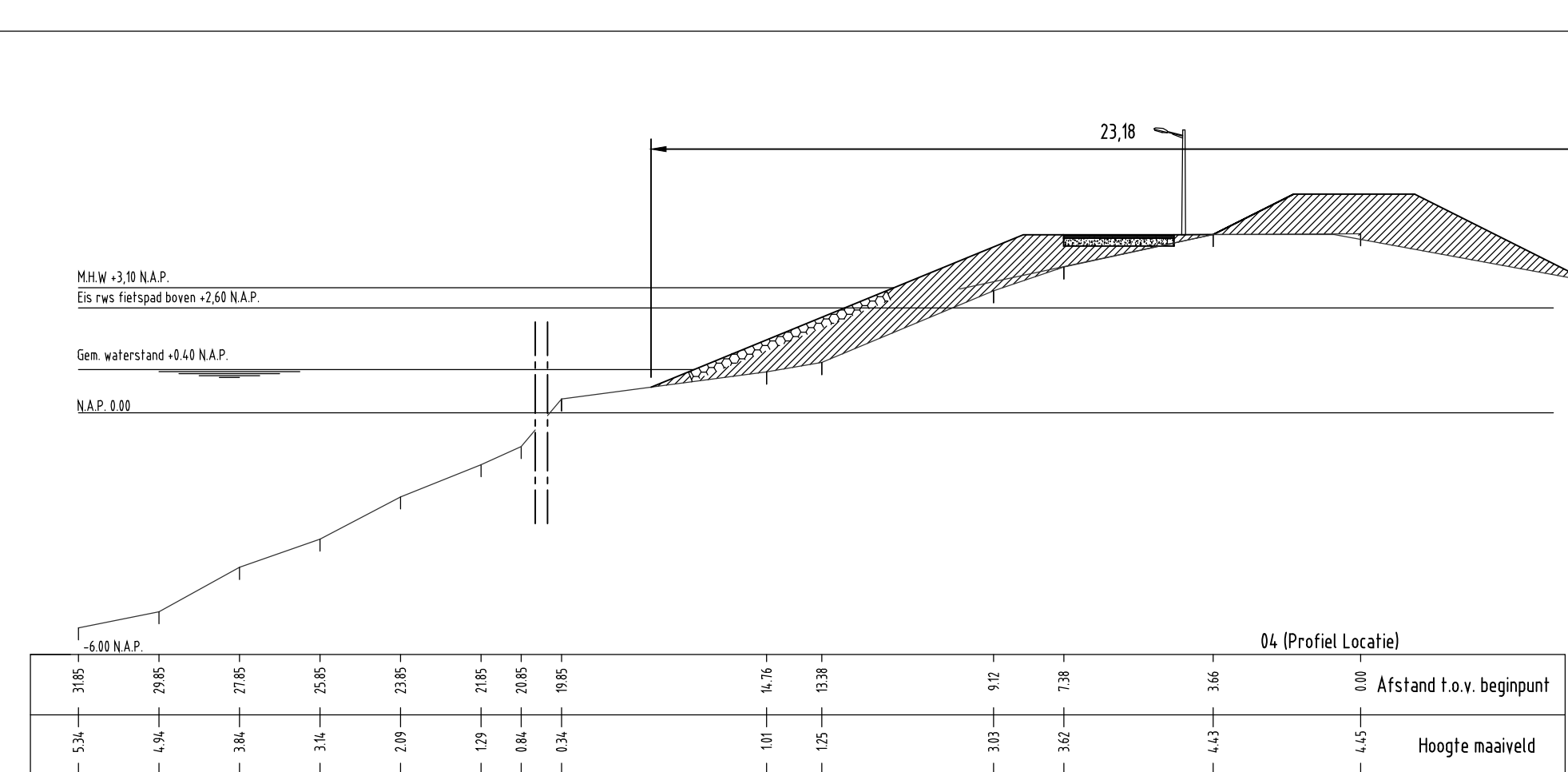
VARIANT 2; profiel 2 schaal 1:50



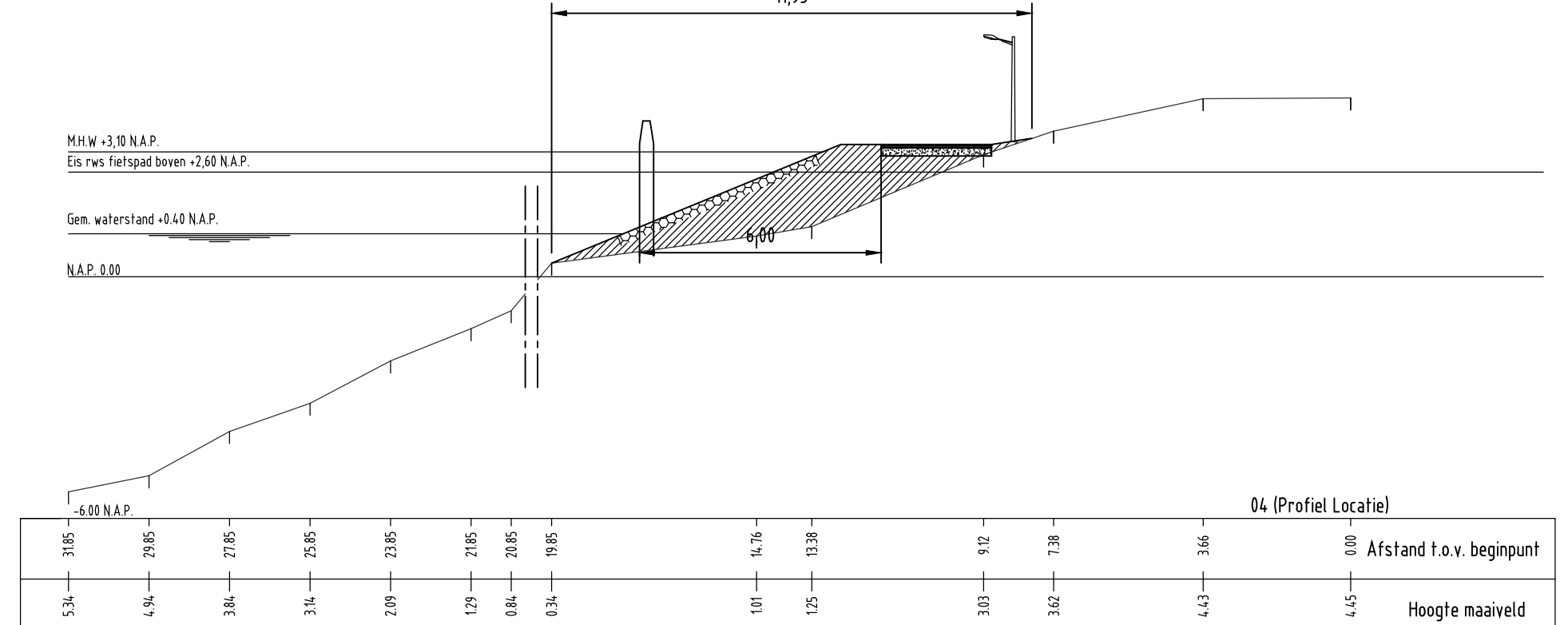
VARIANT 3; profiel 2 schaal 1:50



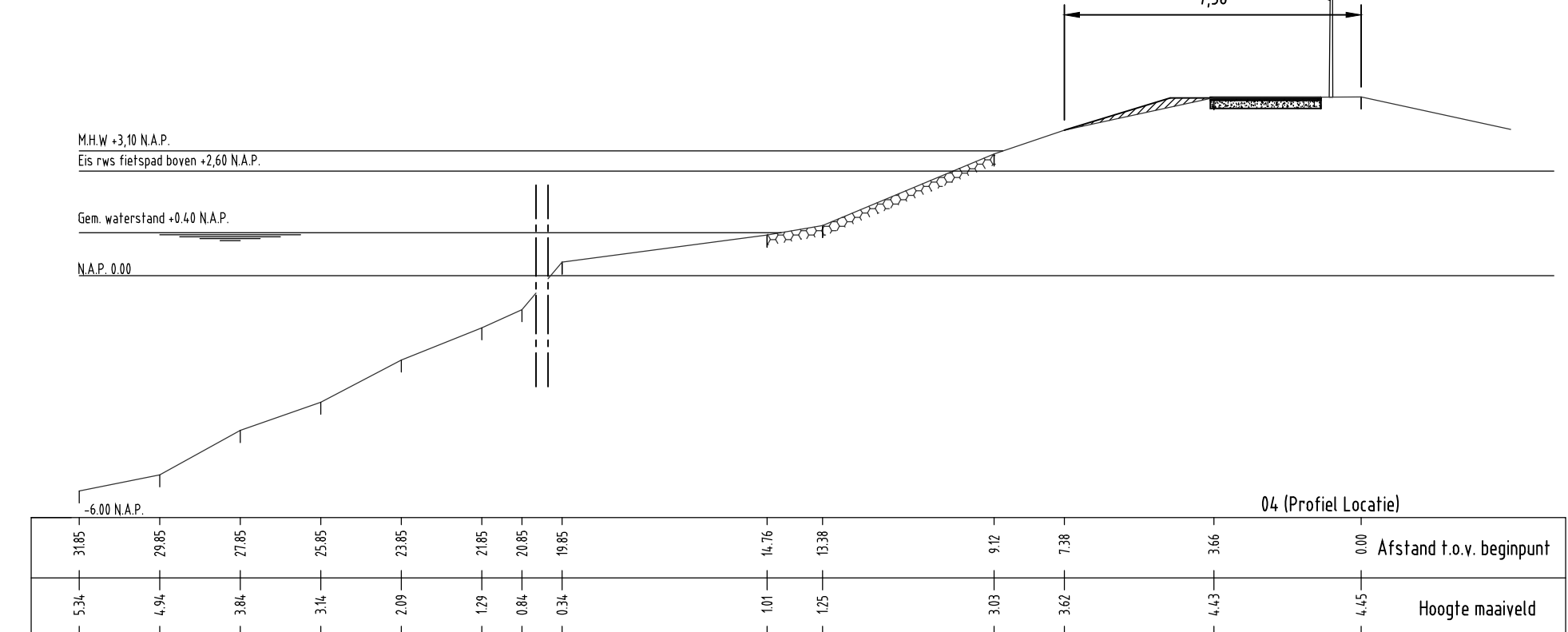
VARIANT 4; profiel 2 schaal 1:50



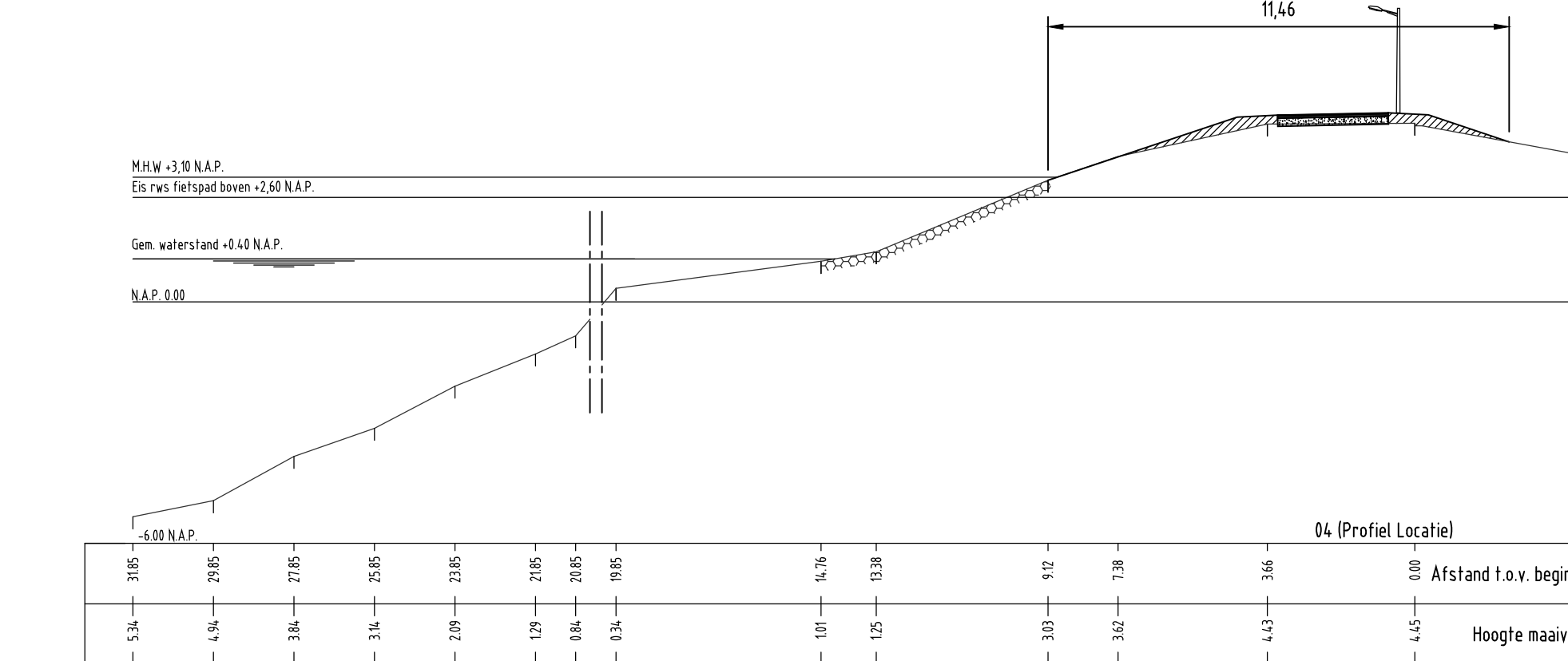
VARIANT 1; profiel 4 schaal 1:50



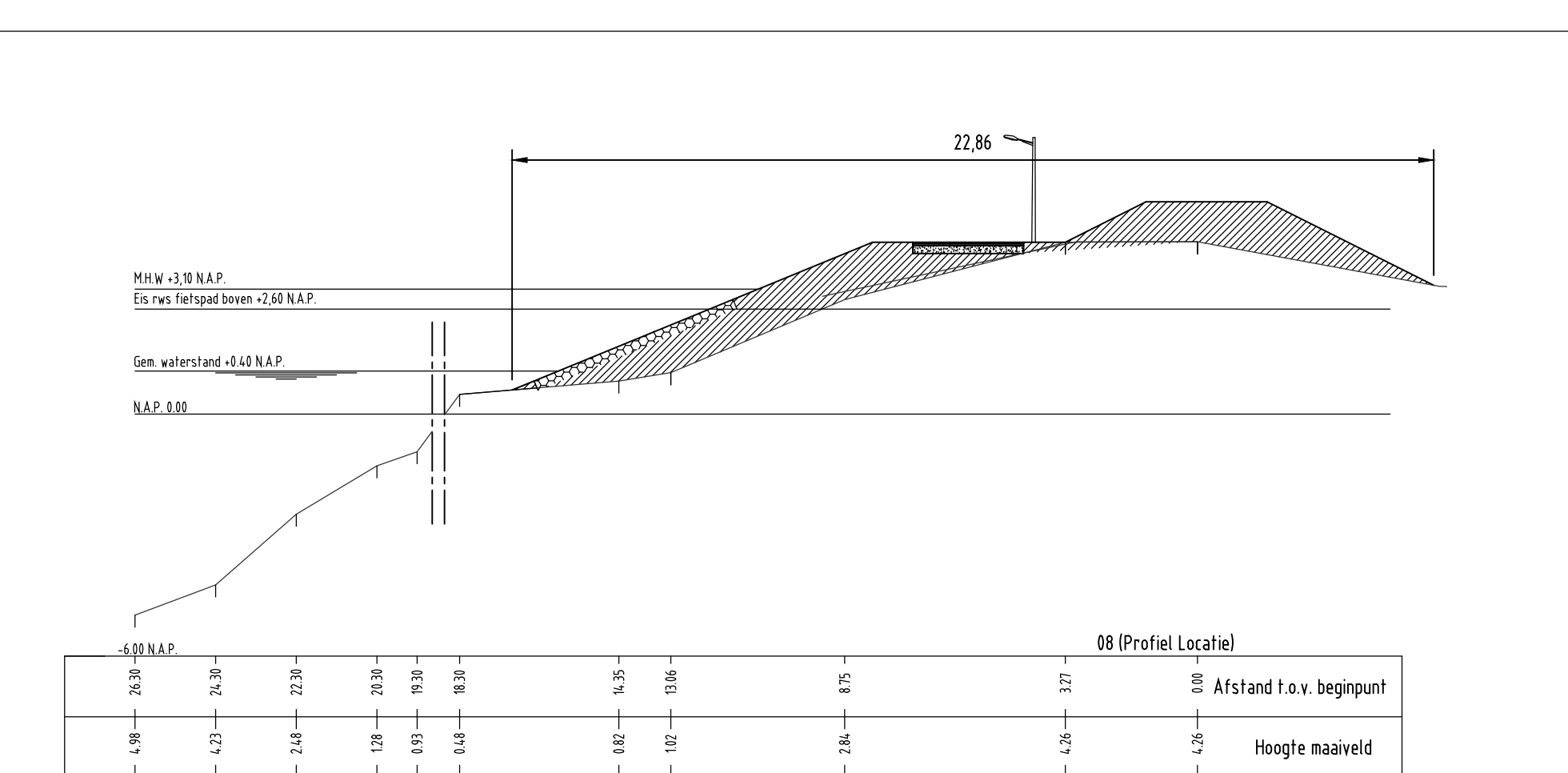
VARIANT 2; profiel 4 schaal 1:50



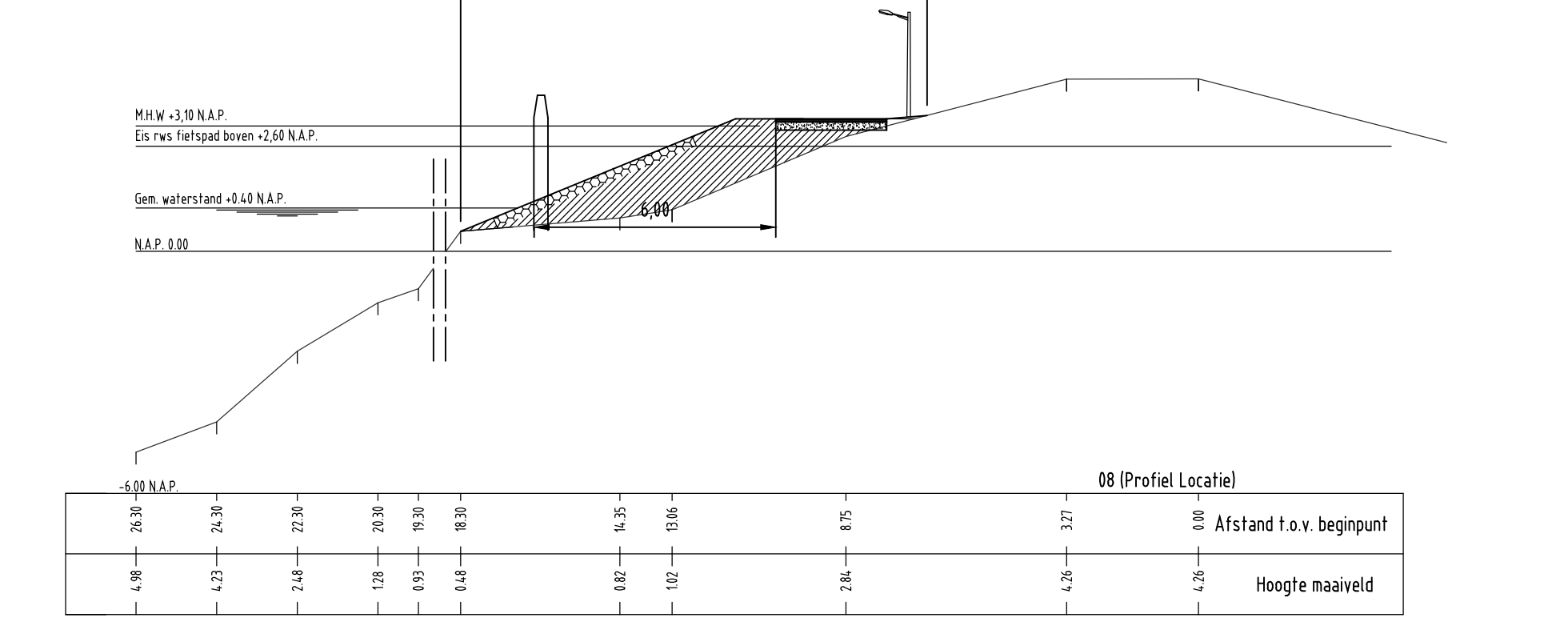
VARIANT 2; profiel 4 schaal 1:50



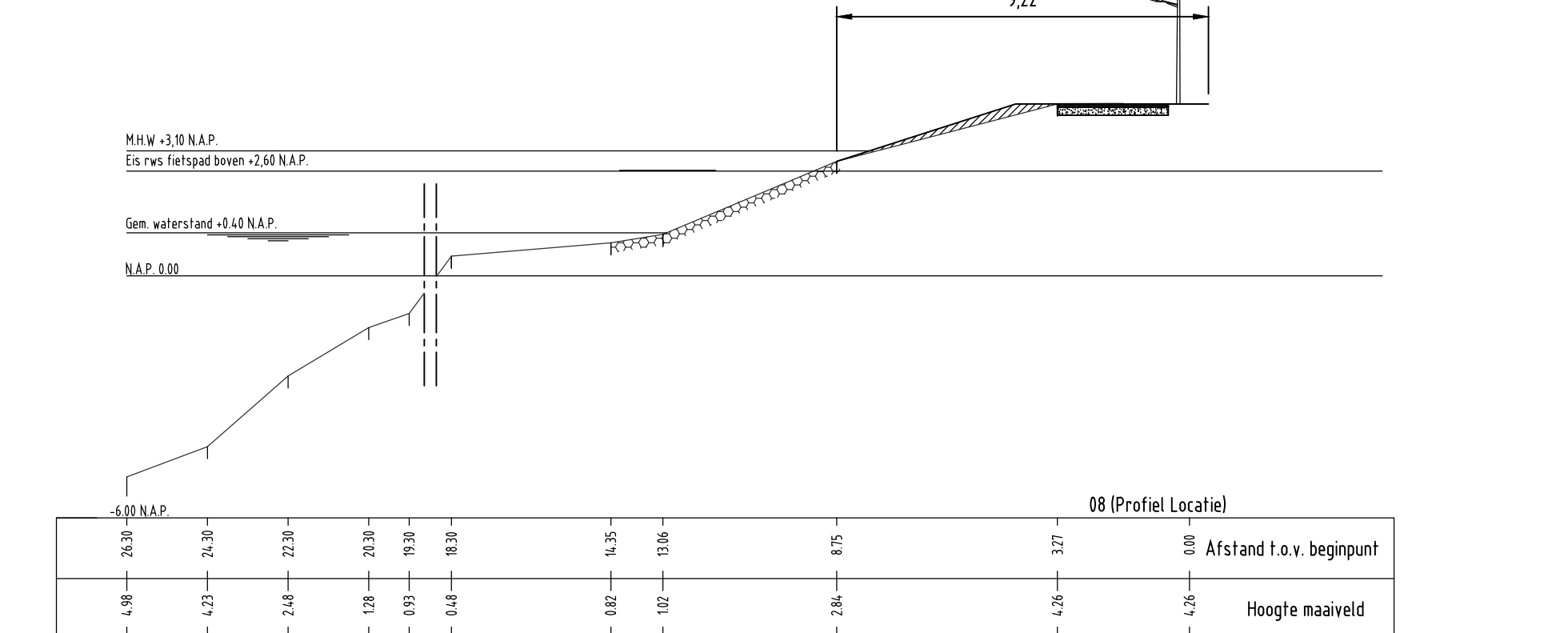
VARIANT 4; profiel 4 schaal 1:50



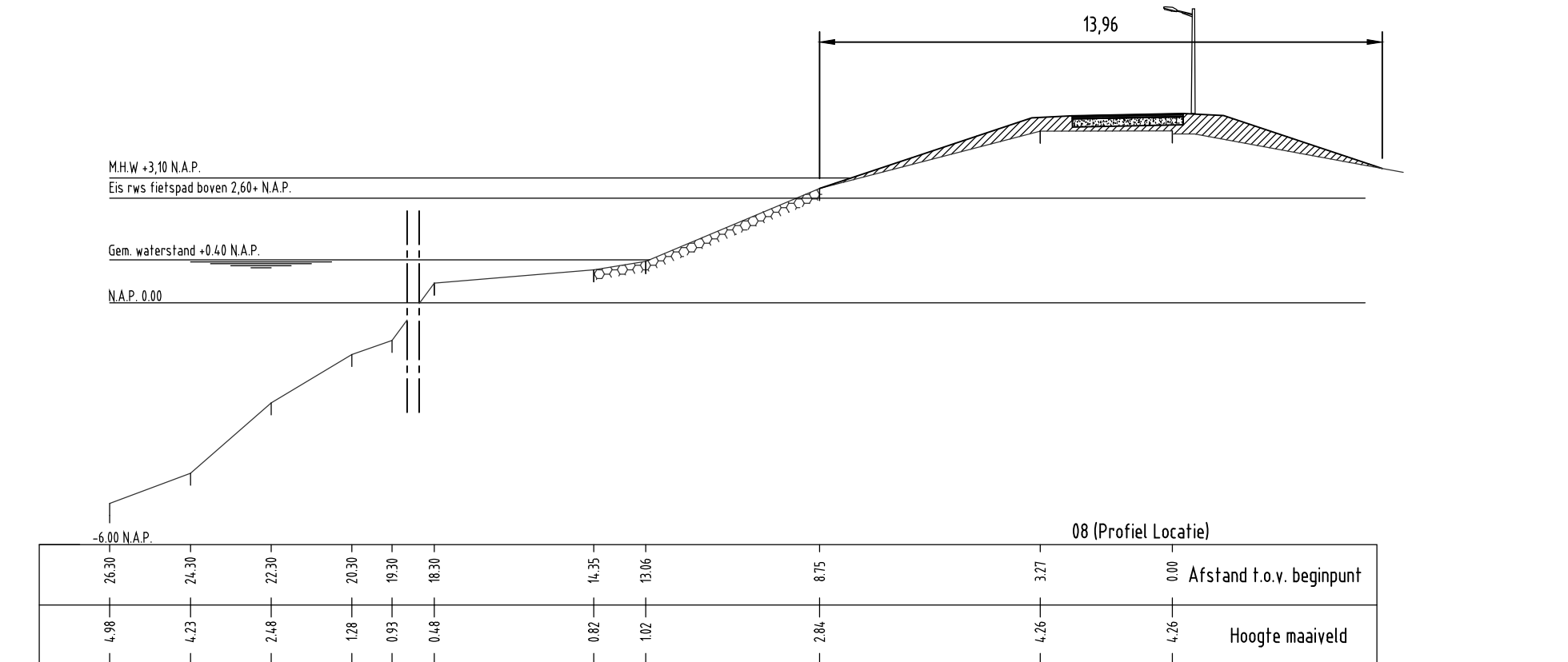
VARIANT 1; profiel 8 schaal 1:50



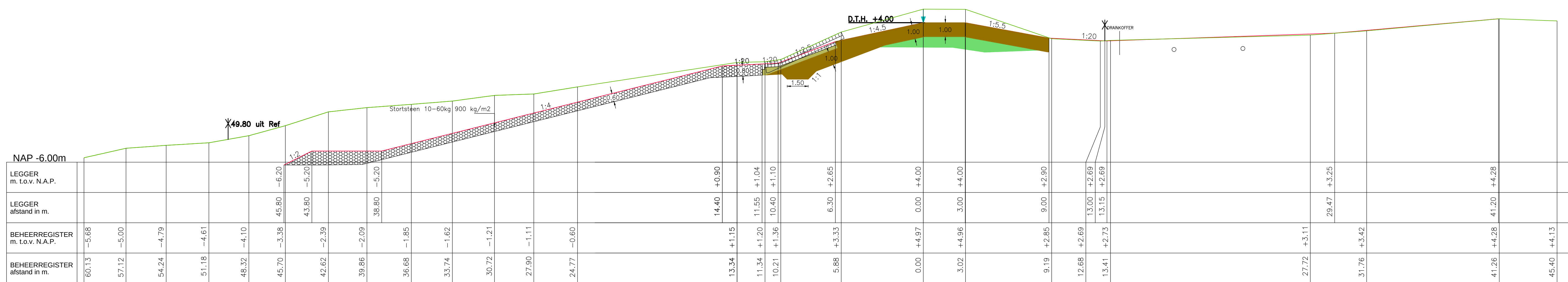
VARIANT 2; profiel 8 schaal 1:50



VARIANT 4; profiel 8 schaal 1:50



VARIANT 4; profiel 8 schaal 1:50



DWP AW143+055m.; LEGGER WATERSCHAP; schaal 1:50

			
datum: 23/05/13	Afdeling: Buitennatuur		
getekend: BH	Project:		
gezien: AB	onderwerp:		
schaal: 1:1000/150	Ruimtebeslag fietspad; variant 1-2-3-4		
formaat: A0			
dienstjaar: 2013			
gew.: -			
dat.: -			
		no.: -	
		bestek no.: #####-2013	

Bezoekadres De Blomboogerd 1, 4003 BX Tiel
Postadres Postbus 599, 4000 AN Tiel
T (0344) 64 90 90 **F** (0344) 64 90 99
E info@wsrl.nl **I** www.waterschaprivierenland.nl
Bank 63.67.60.294

Gemeente Alblasserdam
T.a.v. de heer A. Barnhoorn
Postbus 2
2950 AA ALBLASSERDAM



MPGAD2012032913530407

GAD 29.03.2012 0407

Datum:
28 maart 2011

Ons kenmerk:
201208988/181966

Uw kenmerk:
--

VERZONDEN 28 MRT 2012

Behandeld door:
de heren V. Vulto

Onderwerp:

Verklaring betreffende de vergunbaarheid van een buitendijks fietspad ter plaatse van de Oost Kinderdijk 48 tot 66 te Alblasserdam

Doorkiesnummer:
(0344) 64 9494
cpv@wsrl.nl

Geachte heer Barnhoorn,

Naar aanleiding van uw verzoek (per email) van 1 maart 2012 inzake een verklaring betreffende het te realiseren fietspad ter hoogte van de Oost Kinderdijk 48 t/m 66 te Alblasserdam delen wij u het volgende mee.

Situatie

De gemeente is reeds langere tijd in overleg met het waterschap over een fietspad tussen Alblasserdam en Kinderdijk. Vanwege privaatrechtelijke beperkingen op het perceel achter de woningen ter plaatse van de Oost Kinderdijk 48 t/m 66 is het niet mogelijk het fietspad, zoals elders, op de kruin van de waterkering te realiseren. De gemeente heeft voorgesteld om het fietspad aan te leggen op een aanberming op de buitendijkse berm van de primaire waterkering (zie bijlage). In verband met het vastleggen van de afspraken heeft de gemeente gevraagd om een verklaring betreffende de vergunbaarheid van deze variant.

Vergunbaarheid

Wij beperken ons in onze reactie tot de belangen van het waterschap. De werkzaamheden zijn ook vergunningsplichtig bij Rijkswaterstaat.

Vergunbaarheid bij het waterschap

Het door de gemeente voorgestelde alternatief wordt door ons beoordeeld als kansrijk. Wel moet nog worden aangetoond dat het fietspad geen negatieve effecten heeft voor de waterkering. In onze mail van 21 juli 2011 (onderwerp: *reactie op praatprent fietspad Alblasserdam op teen buitendijks bij Oost Kinderdijk 48-66*, zie bijlage) hebben wij een aantal aandachtspunten aangedragen waar naar gekeken zal moeten worden. U kunt hier contact over opnemen met de heer H. Kool van het waterschap. Het is onze verwachting dat, als de gemeente het plan verder laat uitwerken/onderzoeken, zal blijken dat wij hier vergunning voor kunnen verlenen.

Wellicht ten overvloede wijzen wij u er op dat een definitief oordeel alleen gegeven kan worden naar aanleiding van een volledige en ontvankelijke vergunningsaanvraag.

Derdebelangen

Omdat er ter plaatse derdebelangen spelen, zullen deze meegewogen moeten worden in een eventueel besluit. Het geniet de voorkeur dat de gemeente voorafgaande aan een eventuele vergunningsaanvraag goedkeuring vraagt en krijgt van de bewoners van de Oost Kinderdijk 48 t/m 66. Indien dit niet lukt zal gekeken moeten worden hoe de belangen van de bewoners het beste geborgd kunnen worden in een vergunningenprocedure. Dit kan bijvoorbeeld door toepassing van afd. 3.4 van de Awb (de zgn. “6-maanden procedure”) of het op enig moment in de vergunningenprocedure horen van de bewoners (cf. art. 4.8 Awb). In dat geval zal de behandeltermijn voor de aanvraag waarschijnlijk langer zijn dan in de normale procedure.

Samenloop met Rijkswaterstaat

Omdat de werkzaamheden buitendijks plaats zullen vinden is er sprake van samenloop (cf. art. 6.17 lid 1 van de Waterwet). Dat wil zeggen dat Rijkswaterstaat en Waterschap Rivierenland gezamenlijk één watervergunning zullen afgeven. Indien de werkzaamheden voor beide overheden vergunbaar zijn, zal een watervergunning verleend worden. Het is aan de gemeente als initiatiefnemer om tot een plan te komen dat aan de eisen van zowel Rijkswaterstaat als het waterschap voldoet.

Belangrijke aandachtspunten

Om misverstanden en/of vertragingen in het proces te voorkomen wijzen wij u nu alvast op de volgende zaken:

1. De dijksluitingsperiode (15 oktober – 1 april). Gezien de locatie en het risico van hoog water in deze periode is het niet mogelijk om in dit geval af te wijken van de dijksluitingsperiode. U dient hier rekening mee te houden in uw planning.
2. Het vergunningenproces (inclusief de mogelijkheid tot bezwaar en beroep). Gezien de derdebelangen en de samenloop tussen Rijkswaterstaat en het waterschap raden wij u aan hier (ruim de) tijd voor te reserveren in uw planning. Met name eventuele bezwaren van derden kunnen voor (langdurige) vertraging zorgen.

Conclusie

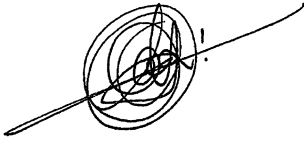
Wij beoordelen het voorgestelde alternatief als kansrijk. Het is onze verwachting dat het, vanuit het waterschap bezien, mogelijk is vergunning te verlenen voor deze uitvoering.

Zowel inhoudelijk als procedureel moet nog wel het een en ander uitgewerkt worden. Wij raden u aan dit te regelen voordat u een aanvraag om watervergunning indient. Het is onze ervaring dat de doorlooptijd van een aanvraag op die manier beperkt kan worden.

Contact

Wij vertrouwen er op u voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u nog vragen hebben over de vergunbaarheid en/of het vergunningsproces dan kunt u contact opnemen met de heer V. Vulto (tel.: 0344 649 331, email: v.vulto@wsrl.nl). Voor overige vragen verwijzen wij u naar de heer H. Kool (tel.: 0344 649 421, email: h.kool@wsrl.nl).

Hoogachtend,
het college van dijkgraaf en heemraden
van Waterschap Rivierenland,
namens deze,
het hoofd van de afdeling Vergunningen,



mevr. ing. M. Wierda.

Bijlagen: Tekening/ email 21 juli 2011/

Afschrift: Inclusief bijlage:

- Archief/
- Rijkswaterstaat Zuid-Holland (t.a.v. mevrouw R. de Wit), Postbus 556, 3000 AN Rotterdam

Alleen brief:

- T-PLW (P. Bode)/
- T-KEA (H. Kool)/
- T-VOO (V. Vulto)/
- T-PDV (A. Kraaijeveld)/

Vulto, Vincent

Van: Kool, Harm**Verzonden:** donderdag 1 maart 2012 14:17**Aan:** Vulto, Vincent**Onderwerp:** FW: reactie op praatprent fietspad Alblasserdam op teen buitendijks bij Oost Kinderdijk 48-66**Bijlagen:** inpassing glooiing en fietspad.pdf; AW143.+055m.pdf

Met vriendelijke groet,

Harm Kool
Senior Beleidsmedewerker Waterveiligheid
Team Kennis en Advies
Beleidsafdeling Water en Dijken

Van: Kool, Harm**Verzonden:** donderdag 21 juli 2011 11:11**Aan:** 'Barnhoorn, APA'**Onderwerp:** reactie op praatprent fietspad Alblasserdam op teen buitendijks bij Oost Kinderdijk 48-66

Beste Ad,

Hierbij een reactie op je "praatprent fietspad op teen buitendijks" bij Oost Kinderdijk 48-66:

1. Het tracé kruist op twee punten grond waarop het beding rust. Dus daarover dient de gemeente eerst overeenstemming met de bewoners te bereiken.
2. Uit oogpunt van dijkveiligheid lijkt dit een kansrijke variant op grond van het onderwaterprofiel bij AW143.+055 m en de ontwerpberekeningen van de dijk die we hiervoor bekeken hebben. Daarbij heb ik nog de volgende opmerkingen.
3. Er zitten nu 2 knikken in het fietspad. We zien mogelijkheden om het fietspad en de kruin van de dijk vloeiender te laten verlopen. Hiervoor zou je de buitenberm breder kunnen maken, dus iets verder de rivier in. (Uiteraard moet RWS daar ook mee instemmen.) Dat geldt zeker aan de noordkant waardoor de waterlijn nu al wat verder landinwaarts loopt.
4. Als de kruin toch verlegd moet worden zal a) de legger (met ligging keurzone en beschermingszone) aangepast moeten worden, b) bekeken moeten worden wat dit betekent voor de mogelijkheden van toekomstige versterking en c) de drainage aan de binnentoeen mogelijk aangepast moeten worden.
5. De inpassing van afritten en fietspad met de bestaande steenglooiing op het buitentalud verdient bijzondere aandacht. Als je het fietspad zoals getekend er zo tegenaan legt verwachten we dat er uitspoeling zal optreden. Wij stellen voor het onderste deel van de steenglooiing naar buiten te verplaatsen zodat deze ook het fietspad beschermt. Zie schetsje.
6. Voor de detaillering van het ontwerp is het belangrijk om na te gaan of het onderwaterprofiel overal overeenkomt met het profiel bij AW143.+055. Daarvoor stellen we voor om oeverpeilingen uit te laten voeren over raaien loodrecht op de dijk met een interval van 20 m.
7. We adviseren voor het detailleren van het ontwerp een waterbouwkundig bureau in te schakelen (bijv. Haskoning of Arcadis). We zijn bereid om jullie te helpen met specificaties voor de uitvraag.
8. Volgens onze meest recente metingen is de kruin van de dijk 4,70 m (bij profiel AW143.+055) versus de 4,3 m die jullie in de tekening hebben staan. Zie bijlage voor het profiel.

Met vriendelijke groet,

H. Kool
Senior Beleidsmedewerker Waterveiligheid
Team Kennis en Advies

Beleidsafdeling Water en Dijken

T: (0344) 64 94 21
E: h.kool@wsrl.nl

Waterschap Rivierenland
Postbus 599
4000 AN Tiel

Bezoekadres:
De Blomboogerd 1
4003 BX Tiel

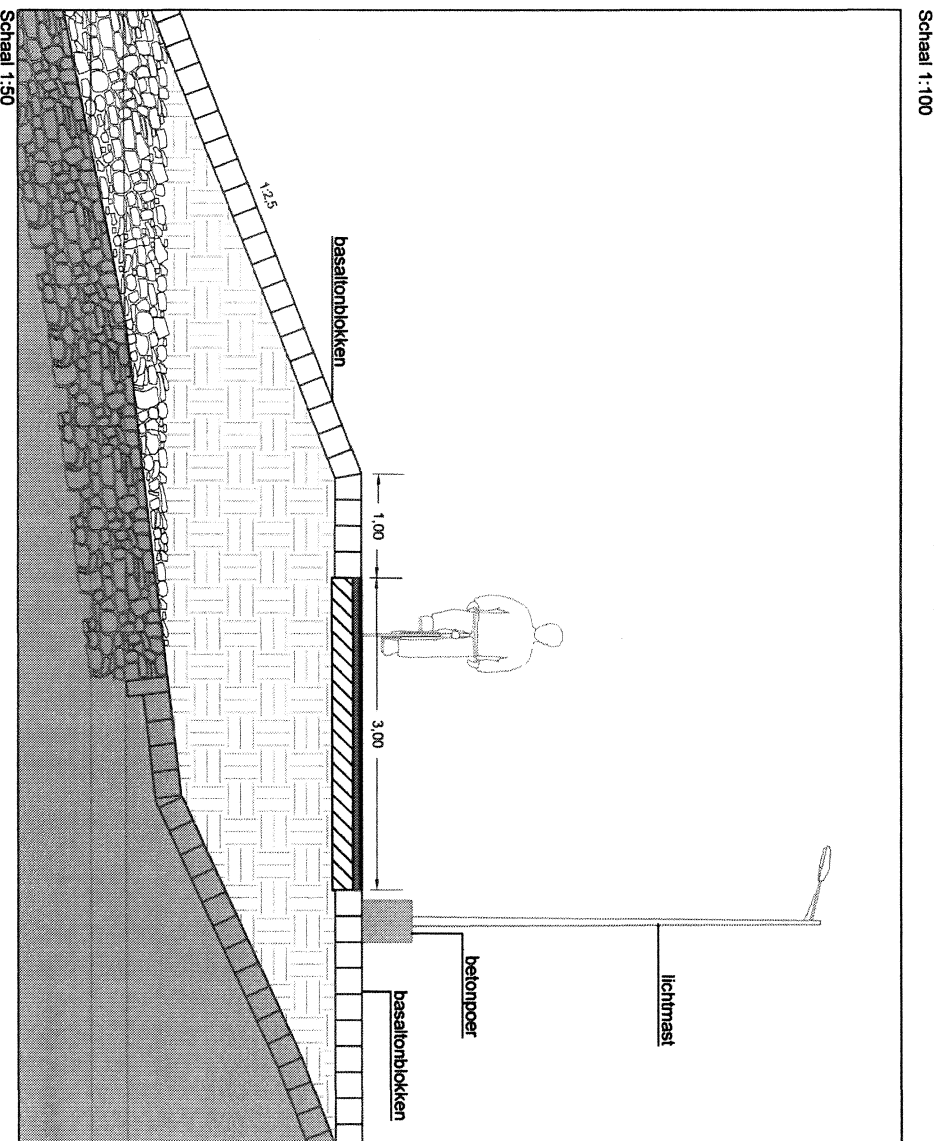
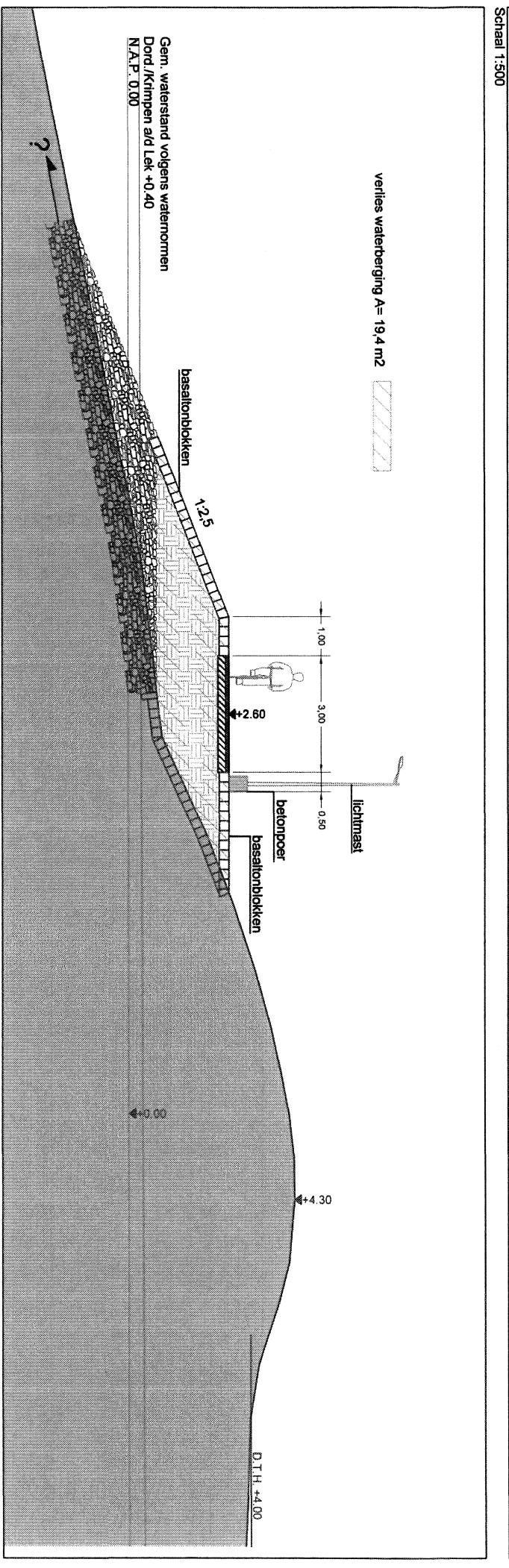
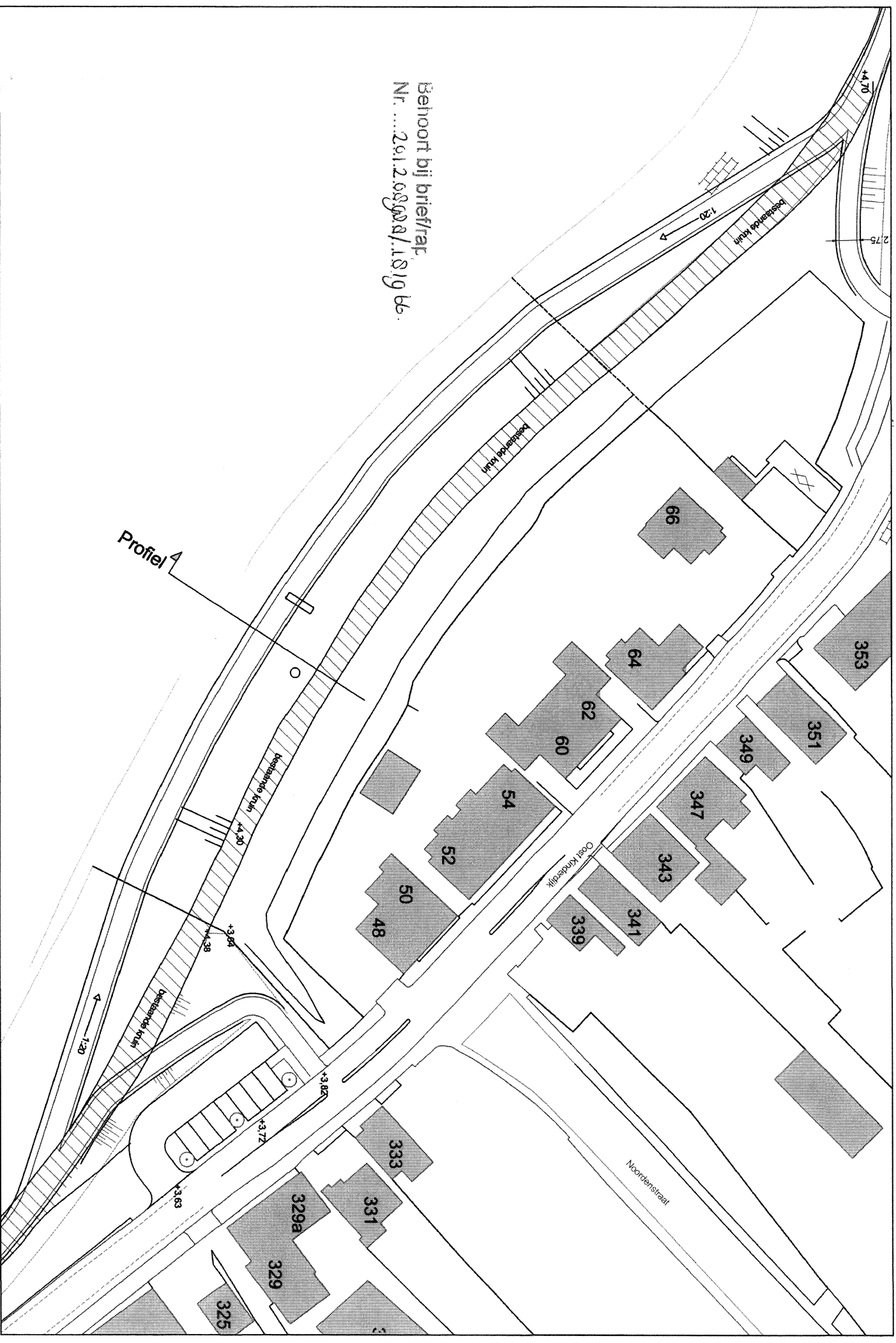
Waterschap Rivierenland hanteert servicenormen.

Voor routebeschrijving en informatie: www.waterschaprivierenland.nl

Waterschap Rivierenland hecht veel waarde aan privacy. We gaan zorgvuldig om met persoonsgegevens.

De informatie in dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan vertrouwelijk zijn. Is dit bericht niet voor u bestemd, neemt u dan contact op met de afzender.

Sta een moment stil bij het milieu – print dit bericht alleen als het nodig is.



	
Gemeente Alblasserdam Coningslaan 2, 3984 ED Postbus 2 - 3980 AA Tel.: 078 - 6662 17-00 Fax: 078 - 6662 16-26	
datum: 31/01/12 getekend: JS gezien:	Afdeling: Buitenvincentie Project:
schaal: 1: Div. formaat: A2 diensjaar: 2012	Fietspad Dijkhint onderwerp: Fietspad op grondaanvulling
gew.: - dat.: -	no.: - - -
	
bestek no.:	

Barnhoorn, APA

Van: Berg, Evert Jan van den (DZH) [evertjan.vanden.berg@rws.nl]

Verzonden: maandag 16 juli 2012 11:31

Aan: Barnhoorn, APA

CC: Wit, Ria de (DZH); Steenberg, Janine (DZH)

Onderwerp: Fietspad

Beste Ad,

In ons overleg d.d. 25 mei 2012 hebben we de insteek gekozen met de bewoners te gaan praten via een mediator. Voor de variant 'fietspad buitendijks' hebben we aangegeven een aantal aanvullende randvoorwaarden op papier te zetten.

Dit om het ontwerp dat met de bewoners wordt besproken zo compleet mogelijk te maken.

De volgende punten wil ik je dan ook meegeven:

- In verband met de veiligheid van de gebruikers van het fietspad is het wenselijk dat het fietspad een hoogte van minimaal NAP+ 2.60 m heeft;
- Eveneens dient een aanvaringsbeveiligingconstructie met geleiding aangebracht te worden. Deze beveiliging zal er voor zorgen dat de golfbeweging langs de oever onderbroken of afgezwakt wordt. De veiligheid die aangebracht wordt is dus tweeledig. Bij het aanbrengen van de aanvaringsbeveiligingconstructie moet rekening gehouden worden met het overkragen van een duwbak type Europa I of II;
- Indien het fietspad op een helling komt te liggen is het wenselijk dat het talud een steilheid heeft van 1:3 of 1:4;
- Straatverlichting op het fietspad dient aan de waterzijde van het fietspad te worden geplaatst waarbij de uitstraling van het licht van het water afgekeerd is.

Ik vroeg me af of het verslag al is rondgestuurd? En of er een planning gemaakt is wanneer welke stappen gezet moeten worden? Ik ben benieuwd hoe het idee van de mediator verder verloopt. Kun jij hier meer over vertellen? Ook zie ik natuurlijk een (concept) uitwerking van de buitendijkse variant graag tegemoet.

Als er vragen zijn, hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,
Evert Jan

E.J. van den Berg

Adviseur Vergunningverlening & Handhaving

.....
Afdeling Vergunningen

Rijkswaterstaat Zuid-Holland

Boompjes 200 | 3011 XD Rotterdam | Kamer 18.06

Postbus 556 | 3000 AN Rotterdam
.....

Algemeen telefoonnummer 010 402 6200

Direct telefoonnummer 06 1588 1448

Faxnummer 010 402 70 81

evertjan.vanden.berg@rws.nl

www.rijkswaterstaat.nl
.....

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.
.....

Kleverwal, MHJ

Van: Barnhoorn, APA

Verzonden: woensdag 12 juni 2013 7:31

Aan: Verheij, PJ; Kleverwal, MHJ

Onderwerp: Laatste reactie RWS

Van: Berg, Evert Jan van den (WNZ) [mailto:evertjan.vanden.berg@rws.nl]

Verzonden: woensdag 5 juni 2013 11:29

Aan: Barnhoorn, APA

CC: Schnitker, H; Loenen, Claudia (WNZ)

Onderwerp: RE: Varianten Oost Kinderdijk 48-66

Beste Ad,

Naar aanleiding van ons telefoongesprek van gisteren, hier de terugkoppeling per mail.

De varianten zijn beoordeeld.

Hieruit komen een aantal aandachtspunten.

Zoals ik gisteren reeds aangaf, kan ik op voorhand geen definitieve uitspraak doen over de vergunbaarheid. Daar is de vergunningprocedure voor.

Variant 1A ligt dichterbij de vaarweg toe dan variant 1. Variant 1A heeft daarom niet onze voorkeur. Dit vanuit de veiligheid.

Op de Noord is tegenwoordig het bergend regime van toepassing. Voor zowel 1 als 1A geldt daarom dat het verlies aan bergend vermogen gecompenseerd moet worden. Er kan tevens worden gevraagd om het effect op de waterstand met een modelberekeningen aan te tonen, maar dat lijkt bij deze relatief kleine ingreep niet nodig.

Bij de varianten 3 en 4 ligt de ingreep ruim boven het niveau van maatgevend hoog water; deze varianten hoeven niet gecompenseerd te worden. Vanuit nautisch oogpunt hebben deze de voorkeur omdat er geen rivierwaartse ingreep plaatsvindt. We zouden moeten bezien of er in deze gevallen (3 en 4) een aanvaringsbeveiliging nodig is. Ik kan me voorstellen dat dit in de aanlegkosten scheelt.

Voor alle alternatieven geldt dat de verlichting zo moet worden uitgevoerd dat de scheepvaart hier geen last van heeft.

Ik hoop dat je hiermee verder kunt. Als er nog vragen zijn dan weet je me te vinden. Mijn collega Claudia Loenen (zie CC) heeft de procedure overgenomen van Janine.

Met vriendelijke groet,

Evert Jan

Met vriendelijke groet,

*A. Barnhoorn
Gemeente Alblasserdam*

*Afd. Buitenruimte
Cortgene 2 2951 ED Alblasserdam
Postbus 2 2950 AA Alblasserdam
Tel. 078-7706036
Mail. a.p.a.barnhoorn@alblasserdam.nl
btw. NL001918412B01
Banknr. 28.50.00.152
Routecode. AL501002-AH501002*