



Aan
de gemeenteraad

Gemeentebestuur
Spuiboulevard 300
3311 GR DORDRECHT

Datum	9 januari 2018
Ons kenmerk	RK/1988477
Begrotingsprogramma	Ruimtelijke ordening en Wonen
Betreft	Vaststellen bestemmingsplan '1 ^e herziening Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven, locatie Parkrand (Wielwijkpark en Reeweg Zuid)'

Voorgesteld besluit

1. Geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen, omdat de kosten anderszins worden verhaald;
2. te bepalen dat het voorstel met de beoordeling van de zienswijzen deel uitmaakt van dit besluit;
3. de zienswijzen 1 tot en met 10 ontvankelijk te verklaren;
4. de zienswijzen 1 tot en met 10 ongegrond te verklaren;
5. ambtshalve de volgende wijziging in de verbeelding aan te brengen:
De ontsluitingsweg naast Reeweg Zuid 32 wordt op de verbeelding aangegeven met een breedtemaat van 4,50 m; de overige gronden worden bestemd tot 'Groen';
6. het bestemmingsplan '1^e herziening Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven, locatie Parkrand (Wielwijkpark en Reeweg Zuid)' overeenkomstig het door het college van Burgemeester en Wethouders bij zijn voorstel overgelegde ontwerp vast te stellen.

Samenvatting

Er is een ontwerpbestemmingsplan opgesteld voor de bouw van minimaal tien en maximaal vijftien woningen in de zuidrand van het Wielwijkpark en van vijf woningen op het perceel achter de woningen Reeweg Zuid 54 tot en met 68. Met dit ontwerpbestemmingsplan wordt het beleid van de gemeente uitgevoerd, zoals vastgesteld in "Wielwijk, sterk en weerbaar", de Structuurvisie Dordrecht 2040 en het stedenbouwkundig kader "Parklint Wielwijk".

Het ontwerp van het bestemmingsplan heeft voor iedereen zes weken ter inzage gelegen. Er zijn tien zienswijzen ingediend.

Uw raad kan nu een beslissing nemen over de zienswijzen en de vaststelling van het bestemmingsplan.

Inleiding

In onze brief d.d. 10 oktober 2017 (RIS-nummer 1947054) hebben wij uw raad geïnformeerd over het ontwerpbestemmingsplan. De herziening dient ter uitvoering van eerder vastgesteld beleid, namelijk het kader "Wielwijk, sterk en weerbaar", de Structuurvisie Dordrecht 2040 en het stedenbouwkundig kader "Parklint Wielwijk" (RIS-nummer 1580185).

Deze kaders en stedenbouwkundige uitwerking vormen de grondslag van onderhavige herziening van het bestemmingsplan "Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven", vastgesteld op 14 oktober 2014 (RIS-nummer 1339466).

Met deze herziening kunnen in totaal twintig woningen worden gebouwd.

Het gaat hierbij om minimaal tien en maximaal vijftien woningen voor zelfbouw in de zuidrand van het Wielwijkpark, in eigendom van de gemeente. De overige vijf

Datum 9 januari 2018
Ons kenmerk RK/1988477

woningen worden op het perceel van een particulier planologisch mogelijk gemaakt. Ook dit initiatief past in het gemeentelijke ruimtelijke beleid. Het plan vormt een belangrijke kostendrager voor de herstructurering van Wielwijk, waaronder het doortrekken van het park naar het Admiraalsplein.

Het bestemmingsplan is als voorontwerp onderwerp van een inspraak- en overlegronde geweest. Daarnaast is een inloopavond georganiseerd. In totaal zijn negen inspraakreacties ingediend. Deze hebben tot enkele aanpassingen van het (ontwerp)bestemmingsplan geleid. De belangrijkste hiervan is het reduceren van het aantal woningen in het park, van maximaal eenentwintig naar maximaal vijftien woningen.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 23 oktober 2017 tot en met 4 december 2017 voor iedereen ter inzage gelegen. Er zijn tien zienswijzen ingediend. Ons voorstel is de zienswijzen ongegrond te verklaren. Tevens stellen wij voor het bestemmingsplan op een onderdeel gewijzigd vast te stellen. Voor de inhoud en beoordeling van de zienswijzen en de ambtshalve wijziging verwijzen wij uw raad naar de bijlage bij dit raadsvoorstel.

Doelstelling

Met deze herziening wordt een belangrijke stap gezet in de herstructurering van Wielwijk.

Argumenten

Het vaststellen van het bestemmingsplan is nodig om de voorgenomen ontwikkelingen te kunnen uitvoeren.

Kanttekeningen en risico's

Het niet vaststellen van het bestemmingsplan heeft tot gevolg dat de voorgenomen ontwikkelingen niet kunnen worden uitgevoerd.

Kosten en dekking

Het kostenverhaal (van het bestemmingsplan) zal plaatsvinden door middel van de gronduitgifte. Met de particuliere eigenaar van het perceel achter de woningen Reeweg-Zuid 4 tot en met 68 is een overeenkomst gesloten voor het kostenverhaal en de afwenteling van planschade.

Het opstellen van een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening is om deze reden niet nodig en achterwege gelaten.

Duurzaamheid

In de toelichting van het bestemmingsplan is aandacht besteed aan het aspect duurzaamheid (hoofdstuk 4.4).

Communicatie en inclusief beleid

Degenen die een zienswijzen hebben ingediend zullen wij over het besluit van uw raad informeren. Daarnaast wordt het besluit van uw raad op de gebruikelijke wijze gepubliceerd.

Tijdspad, vervolg en evaluatie

Na de vaststelling van het bestemmingsplan kan een belanghebbende, die bij uw raad een zienswijze heeft ingediend, beroep instellen bij de Afdeling

Datum 9 januari 2018
Ons kenmerk RK/1988477

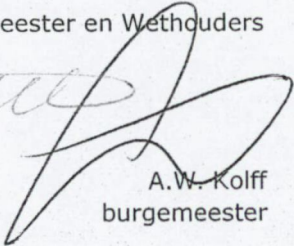
bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dit beroepsrecht bestaat ook voor belanghebbenden tegen de bij de vaststelling aangebrachte wijziging.

Bijlagen

- ontwerp besluit;
- beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan;
- planboekje met regels en toelichting;
- verbeelding.

 Het college van Burgemeester en Wethouders

M.M. van der Kraan
secretaris


A.W. Kolff
burgemeester

Bijlage

Behorende bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan '1^e herziening Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven, locatie Parkrand (Wielwijkpark en Reeweg Zuid)'

Beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan '1^e herziening Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven, locatie Parkrand (Wielwijkpark en Reeweg Zuid)'

Inleiding

Deze bijlage maakt deel uit van het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan '1^e herziening Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven, locatie Parkrand (Wielwijkpark en Reeweg Zuid)'. Wij geven in deze bijlage een beoordeling van de ingekomen zienswijzen over het ontwerp van het bestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 23 oktober 2017 tot en met 4 december 2017 voor een ieder ter inzage gelegen. Over het ontwerpbestemmingsplan zijn tien zienswijzen ingediend. De tien zienswijzen zijn hieronder samengevat weergegeven, voorzien van een beantwoording (*gearceerd*) en een voorstel.

In een Vooraf wordt eerst in algemene zin aandacht besteed aan deze voorgenomen ontwikkeling en worden voorts onderdelen die in verschillende zienswijzen voorkomen van een beantwoording voorzien. Bij de betreffende zienswijzen wordt daarnaar verwezen.

Vooraf

Allereerst wordt ingegaan op de voorgenomen ontwikkeling en vervolgens op het park en het parklint. Deze teksten zijn niet nieuw, maar komen uit het bestemmingsplan 'Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven' en het nu aan de orde zijnde ontwerpbestemmingsplan.

In het bestemmingsplan 'Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven', door de gemeenteraad vastgesteld op 14 oktober 2014, is ook de volgende tekst opgenomen:

'Verschillende elementen (ontwikkelingen) uit 'Wielwijk sterk en weerbaar' en uit de 'Wijkvisie Crabbehof' worden opgenomen in dit bestemmingsplan, voor zover er sprake is van concrete planvorming. Als dat niet het geval is worden de betreffende ontwikkelingen niet opgenomen; uitvoering is dan pas mogelijk na concrete planontwikkeling en een herziening van het bestemmingsplan c.q. het doorlopen van een procedure voor afwijking met een omgevingsvergunning.

Het gaat hierbij om onder meer de volgende ontwikkelingen:

- woningen in Wielwijkpark
- woningen ter plaatse van huidige volkstuinen aan Reeweg Zuid
- planvorming winkelcentrum Crabbehof
- versterken groene oost-west assen in Crabbehof
- creëren vierde voorzijde aan plantsoenen in Crabbehof

Het nu niet opnemen in het bestemmingsplan betekent derhalve niet dat van die ontwikkeling is afgezien. Zodra er wel sprake is van concrete planvorming die uitvoerbaar is, zal het bestemmingsplan op dat onderdeel kunnen worden gewijzigd.'

Waarom deze ontwikkeling?

Wielwijk is grotendeels gebouwd in de jaren vijftig van de vorige eeuw als uitbreidingswijk van Dordrecht. De wijk is anno 2017 zo'n zestig jaar oud. Met name de portiekflats voldoen niet meer aan de eisen van deze tijd en de openbare ruimte is op een aantal plekken versleten.

Er is gezocht naar een duurzame ruimtelijke structuur waarbinnen de noodzakelijke vernieuwing kan plaatsvinden en die de wijk weerbaar maakt voor de toekomst.

De toekomstige situatie van Wielwijk is beschreven in het door de gemeenteraad op 7 december 2004 vastgestelde kader "Wielwijk, sterk en weerbaar". Het kader geeft een visie op de ontwikkeling van Wielwijk tot 2025.

Na de vaststelling is dit kader op verschillende momenten in de raad geëvalueerd in het kader van allerlei onderwerpen over de aanpak van Wielwijk. In 2012 is "Wielwijk sterk en weerbaar" (wederom) gehanteerd in de afspraken met de Wooncorporatie.

De "Stedenbouwkundige visie Wielwijk 2025" beschrijft de gewenste hoofdstructuur van de wijk. Er zijn verschillende deelgebieden uitgewerkt, met een beschrijving van beheersmaatregelen voor de openbare ruimte en uitgangspunten voor de geplande nieuwbouw.

De stedenbouwkundige visie stelt een ingrijpende transformatie voor, waarin problemen rond de A16-zone, het doorgaande verkeer, het geïsoleerde park en de eentonige buurten gecombineerd worden aangepakt. Hiermee ontstaat een kans om Wielwijk te maken tot een wijk met een hoge kwaliteit van wonen en leven. De hoofdverkeersstructuur wordt verlegd naar de rand van de wijk langs de A16 en takt aan op het Admiraalsplein, dat zo bereikbaar blijft. Op het vrijgekomen profiel van de MH Trompweg wordt het Wielwijkpark verlengd de wijk in. Het Wielwijkpark zelf wordt smaller gemaakt, met langs de zuidrand bebouwing, die zorgt voor een sociaal veilige route.

In deze hoofdstructuur liggen de verschillende buurten van Wielwijk die, met vaak nieuwe bebouwing aan de randen, de wijk een nieuw gezicht geven naar buiten.

De aanwezigheid van veel volgroeide bomen en een groot park dragen bij aan nieuwe bijzondere woonmilieus. De relatief ruime opzet van Wielwijk maakt haar flexibel voor toekomstige veranderingen.

De transformatie van het centrumgebied heeft de toon gezet en kan worden doorgezet in de buurten. De geplande veranderingen leiden tot meer variatie en kunnen de monotone uitstraling van de jaren vijftig wijk doorbreken. Bovendien kan de openbare ruimte worden verbeterd als plek waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en waar ze kunnen recreëren.

Er wordt ingezet op deze opzet vanwege:

- Het versterken van de groene identiteit van Wielwijk als onderdeel van de woonkwaliteit voor de hele wijk.
- Het ingrijpend verbeteren van een stadspark dat zoveel meer kan betekenen voor Wielwijk, Crabbehof en Dordtsche Hout dan nu: een betere toegankelijkheid, meer sociale veiligheid en een hogere gebruikswaarde.
- Een minder dominante rol voor de auto, zowel rijdend als geparkeerd. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om meer en veiligere ruimte om te spelen en voor langzaam verkeer.
- Het ontvlechten van verkeersbewegingen en het voorkomen van sluipverkeer. Dit sluipverkeer veroorzaakt momenteel een ernstig knelpunt met hoge verkeersintensiteit aan MH Trompweg. Zonder maatregelen zal dit in de toekomst verslechteren.
- Het vergroten van het oppervlak aan kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte in het hart van de wijk, met het Admiraalsplein als onderdeel hiervan. Deze ruimte loopt vanaf de Laan der VN richting (voormalig) ziekenhuis, en wellicht in de toekomst richting Amstelveen.
- Het zorgen voor een goede nieuwe functie voor de A16-zone die dit gebied haar eigen kwaliteit geeft en geen restgebied is. Tegelijk wordt hiermee de ruimte gecreëerd voor de hiervoor besproken kwaliteitsslag voor de centrale groene dooradering en ontmoetingsruimte voor de wijk.
- Het realiseren van een duurzame structuur voor de toekomst, die kan inspelen op te verwachten ontwikkelingen, zoals het toenemende autogebruik en autobezit.

De afgelopen jaren is via verschillende herzieningen van het bestemmingsplan 'Wielwijk' reeds ingespeeld op de gewenste uitvoering. Het gaat hier om plandelen in de Reddersbuurt, Westervoeg, Sweersstraat, Van Kinsbergenstraat, Kennedyschool.

Het toestaan van woningbouw in het zuidelijke deel van het park –en ook ter plaatse van de huidige volkstuinen– is opgenomen in "Wielwijk, sterk en weerbaar" en is een onderdeel om het geheel tot uitvoering te kunnen brengen. De uitgifte van gronden voor woningbouw dient als kostendrager voor de investeringen in de openbare ruimte voor het Parklint, het herinrichten van het Wielwijkpark en het aanleggen van de Admiraal de Ruyterweg.

Park en parklint

Door de huidige inrichting van het park ontstaan gevoelens van sociale onveiligheid bij bezoekers. Dit beperkt het gebruik van het park. Het toevoegen van landelijke woonmilieus aan de zuidrand van het park zal er toe leiden dat er meer "ogen op het park" zijn gericht. Vanuit de nieuwe woningen ontstaat er sociale controle langs de bovenwijkse fietsroute door het park.

Met het groot onderhoud van het park wordt ingezet op het maken van een heldere ruimtelijke structuur. Er komt een gevarieerder bosbestand waarin seizoensbeleving een belangrijke rol speelt. Op strategische plekken worden doorzichten gemaakt langs de doorgaande routes.

Hierdoor kun je van buitenaf diep het park in kijken, waardoor het park onderdeel wordt van de stadsstructuur.

Er zijn meer ogen op het park gericht, waardoor het er sociaal veiliger is. Het karakter van de Oostkil met water langs zachte oevers, rietlanden en elzenbosjes wordt uitgebreid langs de randen van het park. Hierdoor ontstaat een heldere parkrand, vergroting van de biodiversiteit en wordt de identiteit van het park versterkt.

Door het graven van meer water kunnen de centrale ligweides iets hoger en droger worden. Dit vergroot de ruimtelijke kwaliteit en bruikbaarheid van het park. Het hoogteverloop in het park is recent al verder geaccentueerd met de aanleg van de omgeving van de nieuwe J.F. Kennedyschool. De woningen, die aan de zuidzijde van het park worden gebouwd, liggen op eilandkavels.

Deze eilanden worden onderdeel van het landschap van de Oostkil. Zichtlijnen en (wandel)routes zorgen voor samenhang tussen de verschillende delen van het park.

In het straatprofiel van de MH Trompweg (een zone van 400 m lang en 50-80 m breed) wordt een nieuwe parkinrichting gemaakt, die het huidige Wielwijkpark verbindt met het hart van de wijk. Deze groenzone (hierna ook wel Tromptuinen of Parklint genoemd) sluit aan op het Admiraalsplein en het groengebied langs de Karel Doormanweg. Zo verandert het oude, decentraal gelegen

Wielwijkpark in een eigentijds lineair park dat goed aansluit op de woonbuurten. Langs dit nieuwe park (Parklint) is ruimte voor nieuwe woonmilieus.

De portiekflats langs de MH Trompweg verdwijnen en zullen worden vervangen door grondgebonden woningen. Hiervoor zal te zijner tijd ook een herziening van het bestemmingsplan in procedure worden gebracht.

In 2012 is in het "Participatietraject Parklint" met een groep bewoners nagedacht over de inrichting van het Parklint. Met de aanleg van het Parklint wordt gehoor gegeven aan de volgende belangrijke (bewoners)wensen voor het Wielwijkpark en het wijkgroen:

- verbeterde bereikbaarheid van het Wielwijkpark: het park wordt de wijk ingetrokken, een kindveilige route door de wijk, waarlangs speelvoorzieningen en scholen zijn te bereiken,
- rondje Wielwijk voor voetgangers,
- schakel in de stedelijke fietsstructuur,
- verbeterde randen van het park: met nieuwe bebouwing krijgt het park een sociaal veilige, duidelijke begrenzing. Omgekeerd maakt het Parklint de ontwikkeling van hoogwaardige woonbebouwing mogelijk,
- in het Parklint wordt een programma aangelegd dat gericht is op spel en ontmoeting.
- de Tromptuinen wordt een verblijfsplek tussen buurten in plaats van de scheiding tussen buurten zoals nu het geval is.

Verkeer

Het plangebied wordt voor auto's, fietsers en voetgangers ontsloten met twee aansluitingen op de Reeweg Zuid. Het bestaande fietspad tussen huisnummers 30b en 32 (de westelijke ontsluiting) wordt 4,50 m breed. Op dit pad wordt voor motorvoertuigen éénrichtingsverkeer ingesteld (alleen inrijden vanaf de Reeweg Zuid). Het bestaande voetpad naast huisnummer 68 (de oostelijke ontsluiting) wordt 5,40 meter breed. Dit pad ontsluit ook de 5 te bouwen woningen op het perceel achter de huisnummer 54 t/m 68. Tot aan de ontsluiting van die ontwikkeling wordt de oostelijke ontsluiting tweerichtingsverkeer. Dat is de reden dat dit pad breder wordt dan de rest.

Autoverkeer door het park om bij de woningen te komen is onvermijdelijk. Er is gekozen voor deze manier van ontsluiten om het park zoveel mogelijk te ontsien van onnodig autoverkeer. De auto's rijden aan de zuidzijde van het park alleen tussen de genoemde in- en uitritten in oostelijke richting. De auto's maken gebruik van het tweerichtingen fietspad door het park. Op deze manier rijden de auto's met de richting van de fietsers mee en ondervinden de fietsers geen hinder van afslaand autoverkeer richting de woningen. Met deze wijze van ontsluiten blijft de rest van het park autovrij.

Een auto-ontsluiting vanaf de MH Trompweg/Simon de Danserweg richting de zelfbouwwoonwoningen zal ervoor zorgen dat de auto zeer dominant aanwezig zal worden in het park. Dit heeft negatieve gevolgen voor de beleving van het park, de verkeersveiligheid en de gebruikswaarde. Het parklint, een fiets- en wandelroute door het park met verschillende recreatieve voorzieningen en speelplekken, zal in de toekomst het Wielwijkpark verbinden met de Tromptuinen. Een auto-ontsluiting vanaf de Simon de Danserweg door het park zal ten koste gaan van het functioneren van dit parklint. De nabijheid van de auto gaat ten koste van de verkeersveiligheid van het parklint.

De (maximaal) 15 woningen in de Parkrand met de 5 woningen achter nummers 54 t/m 68 leveren extra verkeer op de Reeweg Zuid op. Voor de 15 woningen in de Parkrand zijn per etmaal (conform de rekenmethode van het CROW, het nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) maximaal 134 autobewegingen te verwachten. Voor de 5 woningen zijn dat 44 autobewegingen. Totaal als gevolg van de woningen in de Parkrand en de woningen achter nummers 54 t/m 68 zijn er maximaal 178 extra autobewegingen te verwachten.

De vuistregel is dat 10% van dat aantal in de spitsperiode plaatsvindt. Uitgaande van een spitsperiode van 1 uur komen er dus op het drukste uur 18 extra auto's over de Reeweg Zuid te rijden. Omdat het verkeer wat betreft aan- en afvoer kan kiezen tussen de Laan van Londen en de Smitsweg (afhankelijk van de bestemming) zal de genoemde toename niet op alle stukken van de Reeweg Zuid van toepassing zijn.

Op de Reeweg Zuid rijden momenteel ongeveer 450 tot 500 motorvoertuigen per etmaal. Samen met de toename door dit plan worden dat ongeveer (naar boven afgerond) 700 motorvoertuigen per etmaal. Dat is een acceptabel aantal voor een 30km-weg met beperkte wegbreedte, waarbij ook fietsverkeer de weg kan gebruiken zonder dat er aparte fietsinfrastructuur nodig is.

De westelijke en oostelijke ontsluitingen sluiten aan op de Reeweg Zuid op plaatsen waar ook een brugverbinding met Dordtse Hout ligt. Dat betekent dat er op die plaatsen –naast het extra autoverkeer voor de nieuwe woningen– nog steeds fietsers en voetgangers de Reeweg Zuid oversteken. Die kruispunten zullen worden aangepast om de verkeersveiligheid te waarborgen, bijvoorbeeld met verkeersplateau's en passende bebording.

Dat het op de Reeweg Zuid soms lastig is als 2 auto's elkaar willen passeren of dat vrachtverkeer de weg blokkeert, betekent niet dat de weg het extra verkeer niet aankan. De Reeweg Zuid is een weg met als functie om bij de woningen te kunnen komen (zogenaamde erftoegangsweg) met een maximum snelheid van 30 km per uur. Bij een dergelijke weg (net zoals een woonstraat) hoeft niet ten alle tijden de doorstroming 100% te zijn.

Bewust gaat het in dit bestemmingsplan over de woningen in de Parkrand en achter Reeweg Zuid 54 t/m 68 en de toekomstige gevolgen daarvan op het gebied van verkeer en milieu. Als vanzelfsprekend is ook bij deze ontwikkeling bezien welke andere ontwikkelingen in de nabije omgeving in de toekomst staan gepland. Daarbij gaat het om woningbouw ter plaatse van de huidige volkstuinen en een ontwikkeling van (dienst)woningen en bedrijven ter plaatse van Smitszicht. Wanneer deze plannen daadwerkelijk in procedure komen zal op dat moment daarover verantwoording moeten worden afgelegd en ook worden gedaan.

Parkeren

In de Parkrand worden voornamelijk vrijstaande woningen gebouwd. De parkeernorm die voor deze woningen geldt is 2,1 parkeerplaatsen per woning. Hiervan wordt 0,3 parkeerplaatsen per woning gerekend voor bezoek. Dat is vastgelegd in de 'Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten' en conform de richtlijnen van het CROW (het nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte). Iedere woning zal daarom (moeten) voorzien in 2 parkeerplaatsen op eigen terrein. Dat is een eis voor het verlenen van een omgevingsvergunning. De gemeente legt ook nog 7 openbare parkeervakken aan in het park. Voor (maximaal) 15 woningen komen er dus $(15 \times 2) 30 + 7 = 37$ parkeerplaatsen. Omgerekend is dat ruim 2,4 parkeerplaatsen per woning. Daarmee wordt dus ruimschoots aan de norm van 2,1 voldaan.

Het plan van de 5 woningen voorzien zelf in de parkeerbehoefte, ook voor bezoekers. Ook dat is een eis voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

Omdat zowel de (maximaal) 15 woningen aan de Parkrand en de 5 woningen aan de Reeweg Zuid gaan voldoen in de eigen parkeerbehoefte en er 7 parkeerplaatsen in het park worden aangelegd, wordt verwacht dat de parkeerdruk op de Reeweg Zuid niet zal toenemen door dit bestemmingsplan.

Flora en Fauna onderzoek

Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan aangegeven is het veldbezoek voor de quick scan op 8 februari 2016 uitgevoerd door twee ecologen van het NWC. Er is gelet op de aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogels en potentiële verblijfplaatsen van vleermuizen. Ook is beoordeeld of de bomen binnen het onderzoeksgebied een essentieel onderdeel kunnen zijn van een potentiële belangrijke vliegroute en/of foerageergebied van vleermuizen. Zoals in het rapport is verwoord zijn in de bomen binnen het onderzoeksgebied geen holtes aanwezig die geschikt zijn als verblijfplaats voor vleermuizen. Daarnaast zijn de bomen geen essentieel onderdeel van een potentiële vliegroute en/of foerageergebied van vleermuizen. Dit omdat in directe omgeving alternatieve vliegroutes/foerageergebieden voorhanden zijn. In een drietal bomen is een eksternest aangetroffen. Vanwege het feit dat de betreffende nesten niet zijn uitgebouwd en/of aangepast, kan met voldoende zekerheid gesteld worden dat ze niet in gebruik zijn door een vogelsoort met een vaste verblijfplaats. Bovendien zijn er tijdens het veldbezoek geen sporen gevonden en/of waarnemingen gedaan van vogelsoorten met een vaste verblijfplaats. Om deze redenen kan aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten binnen het onderzoeksgebied met voldoende zekerheid worden uitgesloten.

De onderzoekers zijn op de hoogte gesteld van de ontvangen zienswijzen (zie 1, 2 en 7) met het verzoek daarop te reageren. Uit de reactie blijkt het volgende:

De IJsvogel wordt vermeld in categorie 5 van de Wet natuurbescherming. Dit houdt in dat deze soort weliswaar vaak terugkeert naar de plaats waar hij het jaar daarvoor heeft gebroed of de directe omgeving daarvan, maar dat hij wel over voldoende flexibiliteit beschikt om, als de broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen. Broedplaatsen van de IJsvogel zijn alleen jaarrond beschermd als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen. In dit geval is de IJsvogel niet specifiek gebonden aan het onderzochte gebied en een (of meerdere) waarneming van een passerend individu bewijst geen binding aan het gebied. De natuurwetgeving spreekt o.a. van een significant belangrijk (onderdeel van een) leefgebied als er geen alternatief leefgebied in de omgeving aanwezig is. Dat is hier (in het onderzochte plangebied) niet het geval. Bovendien werden er in het plangebied geen broedlocaties van de IJsvogel aangetroffen. Deze zouden overigens dus ook alleen beschermd zijn geweest op het moment dat

de dieren er aan het broeden zouden zijn. Dat de soort niet specifiek in de rapportage genoemd is, is omdat er tijdens het veldwerk geen broedgeval of broedlocatie van een IJsvogel in het plangebied aanwezig was en er geen IJsvogel in het plangebied zelf waargenomen is. De dieren komen inderdaad in de omgeving wel voor maar de wettelijke beschermingsstatus van de IJsvogel maakt dat er, buiten het broedseizoen en bij afwezigheid van een in gebruik zijnde nesten en/of in het geval een gebied geen essentieel onderdeel van de functionele leefomgeving is, verder geen wettelijke verplichtingen zijn.

Vermoedelijk gaat dit om vleermuizen die op deze locatie foerageren of passeren. Voor vleermuizen geldt dat essentiële foerageergebieden en vliegroutes beschermd zijn onder de Wet natuurbescherming. Foerageergebieden en vliegroutes zijn essentieel als aantasting van deze onderdelen ertoe leidt dat vleermuizen hun verblijfplaatsen niet meer kunnen gebruiken/moeten verlaten. Tijdens het veldbezoek is vastgesteld dat zich binnen het plangebied geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen bevinden. Daarnaast bevinden zich in de omgeving alternatieve vliegroutes en foerageergebieden, o.a. in de vorm van het overige deel van het park en in de vorm van de tuinen en het overige groen in de omgeving van het plangebied. Bij aantasting van het plangebied kunnen vleermuizen uitwijken naar deze delen om te foerageren en passeren, waardoor de voorgenomen werkzaamheden er niet toe leiden dat vleermuizen hun verblijfplaatsen om die reden moeten verlaten. Hierdoor is er als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden geen sprake van nadelige effecten op vleermuizen en daarmee van overtreding van verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming.

Foerageergebieden en vliegroutes zijn volgens de wet essentieel als aantasting van deze onderdelen ertoe leidt dat vleermuizen hun verblijfplaatsen niet meer kunnen gebruiken/moeten verlaten. Lijnvormige elementen die als belangrijke vliegroute dienen, worden door bijvoorbeeld een (deel van een) kraamkolonie (dan gaat het om tientallen tot meer dan honderd individuen) gebruikt en dan hebben we het dus over veel meer individuen dan dat er tijdens reeds uitgevoerde vleermuisonderzoeken aangetroffen zijn. Ook als er geen alternatieve vliegroutes aanwezig zijn, spreekt de wet over een essentiële vliegroute. Daarvan is hier geen sprake. De dieren die het park gebruiken om er te foerageren, komen uit de omliggende wijk en gebruiken het park kortstondig als foerageergebied. Om vanuit de wijk in het park te komen, kunnen deze dieren van andere, niet aan te tasten, delen van het park, tuinen, andere opgaande vegetatie, watergangen en zelfs de woningen zelf gebruikmaken om zich aan te oriënteren en vanuit de verblijfplaats naar de verschillende foerageergebieden te verplaatsen. Uit reeds uitgevoerde onderzoeken blijkt dat zij dat hier ook doen. De wet zegt dat zolang vleermuizen hun verblijfplaatsen kunnen gebruiken doordat er voldoende mogelijkheden zijn om zich te oriënteren, er geen sprake is van een essentiële vliegroute en er dus geen sprake is van overtreding van verbodsbepalingen. Nader onderzoek uitvoeren naar de genoemde bomenrijen zal niet tot andere inzichten leiden omdat er voor vleermuizen voldoende mogelijkheden behouden blijven om zich tussen verblijfplaats en dit deel van het foerageergebied te verplaatsen en bovendien uit reeds uitgevoerde onderzoeken gebleken is dat er slechts lage aantallen dieren aangetroffen zijn in het park.

Zienswijze 1

Ontvankelijkheid

Deze zienswijze d.d. 18 november 2017 is op 23 november 2017 ingeboekt en daarmee ontvankelijk.

Behandeling zienswijzen 1

De zienswijze heeft betrekking op:

1. In de quickscan flora en fauna is vastgesteld dat er geen jaarrond beschermde vaste rust- of verblijfplaatsen zijn voor vleermuizen en vogels. Reclamant heeft echter in maart/april 2016 ijsvogels gezien op ca. 100 – 150 m afstand van de nieuwbouwlocatie.

Zie Vooraf.

2. Gevraagd wordt om zoveel mogelijk bomen, waaronder sequoia's, te sparen. Gevraagd wordt om aandacht voor de natuur in die zin dat er tijdens de werkzaamheden niet meer dan strikt noodzakelijk in en om het park wordt beschadigd.

In de toelichting op het bestemmingsplan is beschreven dat er naast het verwijderen van bomen en struiken ter plaatse van de bouwlocatie in het overige deel van het park groot onderhoud wordt gedaan. Er zullen ook bomen en struiken verdwijnen, maar er wordt ook heringericht. Het gaat in het kader van een bestemmingsplan te ver om aan te geven welke bomen wel/niet blijven staan. De zienswijze is echter helder en verschilt niet van de intentie van het gemeentebestuur.

Voorstel:

Wij stellen u voor om de zienswijze 1 ongegrond te verklaren.

Zienswijze 2.

Ontvankelijkheid

De ongedateerde zienswijze is op 27 november 2017 ingeboekt en daarmee ontvankelijk.

Behandeling zienswijze 2

Deze zienswijze heeft betrekking op:

1. Bereikbaarheid vanaf Reeweg Zuid. Er is in het plan onvoldoende rekening gehouden met de bereikbaarheid en parkeervoorzieningen voor de te bouwen woningen. De toegangswegen zijn nu voet- en fietspad en te smal om autoverkeer en bouwverkeer toe te laten. Verbreding is niet mogelijk zonder de bomenrijen te kappen. De in- en uitritten op de Reeweg Zuid zullen gevaarlijke verkeerssituaties tot gevolg hebben. Door toenemende verkeersintensiteit op de Reeweg Zuid zal het lastiger worden om de vele uitritten naar de woningen met soms smalle bruggen op een verantwoorde en veilige manier te verlaten en bereiken.

Zie Vooraf.

2. Ontwikkeling nieuwbouw locatie. In en rondom het park foerageren veel vogels en ook vleermuizen (dit zijn beschermde dieren). In uw onderzoeksrapport staat aan gegeven dat vleermuizen niet zijn waargenomen, maar deze zijn bij schemering duidelijk waarneembaar deze zullen door de toenemende drukte en de kap van bomen verdwijnen. Voor de nieuwbouw zal veel groen moeten verdwijnen.

Zie Vooraf.

3. Toegenomen verkeersintensiteit. De Reeweg Zuid is een smalle weg waar nu al veel auto's geparkeerd staan. De parkeerdruk is op dit moment al groot. De verkeersdruk neemt met de diverse nieuwbouw in de omgeving hand over hand toe. Als gevolg van deze nieuwbouw activiteiten zal op termijn een verbreding van de Reeweg Zuid met meer parkeer mogelijkheden noodzakelijk zijn. (Er is geen Onderzoek gedaan naar de toenamen van verkeersintensiteit) Ook rekening houdend met de plannen om de volkstuinen aan de Reeweg Zuid vol te bouwen.

Zie Vooraf.

4. Geluidsoverlast. Bij de te bouwen woningen zullen hogere geluidsisolatie normen toegepast worden. Ook de bestaande bebouwing heeft nu al te maken met meer overlast van de toegenomen bebouwingen en de haven activiteiten zoals geluid en stank. Ook daarin worden grenzen overschreden. Wordt daar ook rekening mee gehouden voor de bestaande bewoners?

Nieuwe woningen kunnen alleen gebouwd worden indien wordt voldaan aan de regels van de Wet geluidhinder. In de toelichting is aandacht besteed aan verkeerslawaaai, industrielawaai en spoorweglawaaai. De conclusie is dat het bestemmingsplan voor wat betreft het aspect geluidhinder uitvoerbaar is.

Voor bestaande woningen kent de Wet geluidhinder een andere regeling, waarbij wordt gekeken naar de effecten van de planontwikkeling. In de onderhavige situatie zijn die effecten er niet:

1. *De toename van het aantal auto's (verkeerslawaaï) op de Reeweg Zuid als gevolg van de bouw van de nieuwe woningen is niet zodanig dat dit effecten heeft op de bestaande woningen aan de Reeweg Zuid.*
2. *De bouw van de nieuwe woningen heeft geen effect op het industrielawaai en/of spoorweglawaaï en daardoor neemt dit niet toe.*

Er is dan ook geen andere conclusie te trekken dan dat de bouw van deze nieuwe woningen geen geluidhindereffecten heeft voor de bestaande woningen aan de Reeweg Zuid. Indien men in de bestaande situatie geluidhinder en/of stankhinder ondervindt van de Zeehaven, kan dat worden gemeld bij de Omgevingsdienst Zuid-Holland-Zuid.

5. Tenietgaan of beperking van het uitzicht. Om zichtvervuiling en privacy te waarborgen zouden de te bouwen woningen net als de bestaande bouw niet hoger mogen worden gebouwd.

De maximale bouwhoogte van de nieuw te bouwen woningen is gesteld op 10 m met daaraan toegevoegd een maximale goothoogte van 6 m. De bestaande woningen aan de Reeweg Zuid hebben 'alleen' een maximale bouwhoogte van 10 m. Door de toevoeging van een maximale goothoogte is de toegestane hoogtemaat bij de nieuwe woningen beperkter dan bij de bestaande woningen. Een maximale bouwhoogte van 10 m is een algemeen voorkomende maat voor dergelijke woningen, waarbij wordt opgemerkt dat we ook zien dat in recente plannen de maximale bouwhoogte wordt gesteld op 11 m.

De afstand van de achtergevel van de woning Reeweg Zuid 52A ten opzichte van de begrenzing van het bouwvlak van de dichtst bij nieuw te bouwen woning bedraagt ca. 85 m. In die afstand bevindt zich een waterpartij en een groenstrook met een parkachtige inrichting. De afstand van de achtergevel tot de waterpartij is ruim 47 m. Op de achtererf staat een bouwwerk met een kap, dat het zicht naar het park redelijk afschermt. In een situatie als deze is er in redelijkheid niet te spreken over zichtvervuiling en een aantasting van privacy.

6. Verlies van privacy. Bebouwing grenzend aan de achtertuin geeft altijd verlies van privacy. Hiermee wordt naar mijn inziens te weinig rekening mee gehouden in het ontwerpbestemmingsplan.

Zie de beantwoording van deze zienswijze onder 5. De nieuwe woonbebouwing grenst niet aan de achtertuin (afstand tot bouwvlak is ca. 36 m, omdat er een forse water- en groenpartij aanwezig is en behouden blijft). In de bestaande situatie bevindt zich in dat groen en watergebied een openbaar voetpad.

7. Ik wil nogmaals benadrukken dat ik destijds voor deze woonlocatie heb gekozen om rustig en landelijk te kunnen wonen. Zoals alle bewoners hier aan de Reeweg Zuid. Het is heel betreurenswaardig dat ook hier elk open stukje grond volgebouwd gaat worden waardoor de rust en privacy voor een groot deel verloren zal gaan. Denk ook aan de plannen om de volkstuinten aan de Reeweg vol te bouwen.

De betreffende woning is gekocht in 2006, maar al op 7 december 2004 heeft de gemeenteraad de Visie 'Wielwijk, sterk en weerbaar' vastgesteld waarin de mogelijkheid van bebouwing aan de parkrand is opgenomen. Als gevolg van de (bouw)crisis heeft de planvorming langer geduurd.

Het is niet zo dat ieder open stukje grond bebouwd gaat worden. Maar door de duidelijke keuze van de gemeenteraad om de onbebouwde polders te vrijwaren van woningbouw, zal de vraag naar woningen moeten worden opgevangen in stedelijk gebied.

Achter de bebouwing van de parkrand zit een duidelijk verhaal gericht op een meerwaarde voor de wijk Wielwijk, dat is door de gemeenteraad is vastgesteld in de Visie 'Wielwijk sterk en weerbaar' in 2004. Ook de bebouwing van de huidige volkstuintenlocatie aan de Reeweg Zuid is daarin opgenomen.

Bij iedere locatie vindt bij het concreter worden van de planvorming een afweging van de verschillende belangen plaats, maar ondanks de zorgvuldigheid waarmee dat plaatsvindt, is het duidelijk dat bestaande situaties gaan wijzigen en dat het niet altijd lukt een ieder te overtuigen.

8. Ik ben mij ervan bewust dat een aantal van bovenstaande punten al benoemd zijn. Maar bij deze wil ik mijn frustraties en ongenoegen met deze plannen nogmaals duidelijk maken.
Wij gaan ervan uit dat u onze zienswijze meeneemt in het proces om van het

ontwerpbestemmingsplan een plan te maken welke meer rekening houdt met de bestaande bebouwing en de rust en privacy van de huidige bewoners te respecteren.

Er is bewust voor gekozen om voor dit plan niet alleen een zienswijze-procedure bij de gemeenteraad, maar daaraan voorafgaand ook een inspraakronde te doen. Die inspraakronde heeft geleid tot aanpassingen in het plan.

Degenen, die het niet eens zijn met het plan en/of de planaanpassingen na de inspraak hebben het recht zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad. Dat daarbij dan een herhaling van de eerdere inspraakreacties plaatsvindt, is niet ongebruikelijk. De beantwoording van de zienswijzen worden door ons college in de vorm van een voorstel voorgelegd aan de gemeenteraad. Indien er sprake is van nieuwe zienswijzen/nieuwe inzichten kan dat leiden tot een voorstel tot aanpassing. Indien dat niet het geval is en er vooral sprake is van een herhaling van zetten, is dat eveneens terug te zien in de beantwoording.

Voorstel

Wij stellen u voor om de zienswijze 2 ongegrond te verklaren.

Zienswijze 3.

Ontvankelijkheid

Deze zienswijze is op 1 december 2017 ontvangen. De zienswijze is niet bij de gemeenteraad ingediend en niet ondertekend en is ontvangen per email. Hoewel daardoor twijfel kan bestaan over de ontvankelijkheid, wordt voorgesteld deze toch als ontvankelijk te bestempelen.

Behandeling zienswijze 3

Deze zienswijze heeft betrekking op:

1. De ontsluiting naast Reeweg Zuid 32 wordt 5.70 m breed in plaats van de 4.50 m die eerder is genoemd.

Dit is een misverstand. In het ontwerpbestemmingsplan is de maatvoering opgenomen zoals in het geldende bestemmingsplan 'Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven en die is gebaseerd op gegevens vanuit het kadaster. In het kader van het nu voorliggende plan kan ter plaatse worden volstaan met een ontsluiting met een breedte van 4.50 m, een en ander zoals is aangegeven in de notitie inspraak- en overlegreacties. We zullen ambtshalve de bestemming 'Verkeer' met deze maat in de verbeelding opnemen en de overige gronden met de bestemming 'Groen'.

2. Stuk tuin zou toebehoren aan de gemeente, maar dat is onjuist. De situatie is al jaren geleden gewijzigd en daardoor is er sprake van verworven recht.

Het kadaster is helder: er is sprake van eigendom van de gemeente. Door uit te gaan van een ontsluiting van 4.50 m blijft deze buiten de tuin van reclamant. Hoewel niet nodig voor dit bestemmingsplan zullen we nader onderzoeken of er sprake is van verworven rechten en daarover met de betreffende personen communiceren.

Voorstel

Wij stellen u voor om de zienswijze 3 ongegrond te verklaren.

Zienswijze 4

Ontvankelijkheid

Deze zienswijze d.d. 30 november 2017 is op 5 december 2017 ingeboekt, maar afgegeven aan de balie op 30 november 2017 en daarmee ontvankelijk.

Behandeling zienswijzen 4

De zienswijze heeft betrekking op:

1. Overlast

Door de bouw van 5 woningen achter de woningen Reeweg Zuid 54 tot en met 68 en het plan Parklint Dordt november 2009 zullen de huidige bewoners overlast ondervinden van o.a. heien, bouwverkeer, geluid, bomenkap. Voor de bouw van 5 woningen achter Reeweg Zuid 54 tot en met 68 moeten er 3 populieren en 1 witte berk worden gekapt. Voor de bouw Parklint moeten er heel veel bomen worden gekapt. Deze bomen staan al jaren in het park en zijn inmiddels erg groot geworden.

Het is onontkoombaar dat er bij het realiseren van dergelijke projecten sprake is van enige overlast. Bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt beoordeeld of maatwerkvoorschriften nodig zijn, zoals beperking tijdstippen, bouwroute. Formeel zijn dit geen aspecten voor regeling in het bestemmingsplan.

2. Parkeren: er is al een minima aan parkeerruimte. Door bebouwing en bezoek zal dit zeker toenemen. Er is toegezegd dat er 2x een aantal (4) parkeerplaatsen extra gemaakt worden voor bezoek. Dit aantal kan nooit voldoende zijn gezien het aantal huizen (max 15 Parklint en 5 Reeweg Zuid) dat men van plan is te gaan bouwen.

Zie Vooraf.

3. Verkeer op een landelijke weg: dit zal door het aantal bewoners zeker toenemen.

Zie Vooraf.

4. Hoogte 5 woningen Reeweg Zuid

De huidige bouw aan de Reeweg Zuid is 7 meter. De nieuw te bouwen woningen aan de Reeweg Zuid zullen 10 meter hoog worden. Hierdoor zal het uitzicht naar het park voor de huidige bewoners verdwijnen. Wij hebben dit huis gekocht vanwege de ligging en het uitzicht. Dit getuigt niet van respect naar de huidige bewoners toe.

Zie beantwoording zienswijze 2 onder 5.

5. Bouwschade

De huizen zijn niet onderheid. Door de bouw zal dit schade gaan veroorzaken wat de waarde van ons huis zal gaan verminderen.

Zoals gebruikelijk bij dergelijke projecten zijn de initiatiefnemers verantwoordelijk voor het voorkomen van bouwschade. Voorafgaand zullen de panden in de omgeving worden opgenomen, zodat er later geen misverstanden kunnen bestaan of er sprake is van bouwschade.

6. Waardering park Wielwijk

Van de 12 parken in Dordrecht staat het park Wielwijk op een gedeelte 4e plaats voor bezoekers. Dit park wordt voldoende gewaardeerd door de bezoekers. Van alle 12 parken die gewaardeerd worden in Dordrecht zijn 10 van de 12 gezakt in de waardering.

Zoals reeds aangegeven in Wielwijk sterk en weerbaar dient de bebouwing van de parkrand een groter doel: onder andere het kunnen realiseren van een parklint ter plaatse van de MH Trompweg. Naar verwachting kunnen daardoor nog meer mensen van het groen profiteren en wordt de leefbaarheid voor dat gedeelte van Wielwijk vergroot. Tevens wordt het overblijvende deel van het huidige Wielwijkpark verbeterd.

7. Klimaatverandering

De heer Piet Sleeking, wethouder Ruimtelijk Ordening en Water, stelt in het Algemeen Dagblad van 22 juni 2017 dat er vanwege klimaatverandering meer wateroverlast in Dordrecht wordt verwacht door extremere hoosbuien. Hierdoor moet er meer groen komen in de stad.

Door bebouwing in het park zal de groenvoorziening sterk afnemen.

Zie hieronder het aantal m2 dat het park afneemt. Door deze afname voor bebouwing zal er extra wateroverlast komen.

De nieuwe bewoners moeten zelf voor 2 parkeerplaatsen bij hun woning zorgdragen. Dit zal geschieden op een betegelde ondergrond terwijl de heer Sleeking de mensen wil stimuleren hun tuin minder te betegelen om zodoende langer water vast te houden. Hij stelt: "Afgelopen jaren is al herhaaldelijk gebleken dat de afvoer van regenwater bij hoosbuien een probleem kan zijn, waardoor de boel overstroomt. Dat wordt gezien in de hele stad".

Zie beantwoording onder 6. Er komt groen terug op andere locaties. Voorts kan worden opgemerkt dat er mede door de aanwezigheid van het watersysteem (kreken) zich in dit gedeelte van Dordrecht zich naar verwachting geen waterproblemen zullen voor doen. Voor de volledigheid wordt opgemerkt het gebruik van een betegelde ondergrond om te parkeren niet wordt voorgeschreven. De bewoners mogen op eigen terrein ook parkeren op halfverharding, zoals grind of gras.

8. Afname oppervlakte park Wielwijk
Er komen 17 kavels te koop van minimaal 400 m² (afname park 6.800 m²) of maximaal 17 kavels van 900 m² (afname park 15.300 m²).

Zie beantwoording onder 6. Aanvullend wordt opgemerkt dat de totale oppervlakte grond die wordt uitgegeven voor zelfbouw vaststaat. Het totale oppervlakte wordt gedeeld door 11 tot 15 kavels.

9. Ten tijde van de aankoop van ons huis was er nog niets bekend over dit bestemmingsplan. In mei 2004 heeft de gemeente een bestemmingswijziging doorgevoerd zonder de bewoners van de Reeweg Zuid 56 - 68 te informeren. Alleen een regeltje in de weekkrant is gepubliceerd. Het stuk grond is van landbouwgrond naar erf met bebouwing gegaan. Ten tijde van deze wijziging woonden wij op Reeweg Zuid nr 52 waarna wij Reeweg Zuid nr 60 hebben gekocht.

Op 3 april 2003 was er een inloopbijeenkomst in het buurthuis Wielwijk over het nieuwe voorontwerpbestemmingsplan. Daarna de mogelijkheid van zienswijzen bij de raad en vervolgens beroep bij de Raad van State. Bekendmakingen hebben op de voorgeschreven wijze plaatsgevonden. En er is door diverse mensen ook gebruik van gemaakt.

10. Geluid
Het geluid zal toenemen. Dit is door de gemeente opgelost door het aantal decibel naar boven bij te stellen. Vreemde oplossing naar mijn mening.

Zie beantwoording zienswijze 2 onder 4.

Voorstel

Wij stellen u voor om de zienswijze 4 ongegrond te verklaren.

Zienswijze 5

Ontvankelijkheid

Deze zienswijze d.d. 1 december 2017 is op 5 december 2017 ingeboekt, maar afgegeven aan de balie op 1 december 2017 en daarmee ontvankelijk.

Behandeling zienswijzen 5

De zienswijze heeft betrekking op:

1. De eigenaar van de gronden achter Reeweg Zuid 54 t/m 68 heeft een vergunning voor het bouwen van een stallingscomplex met ontsluiting via zijn eigen perceel. Door het verlenen van een bouwvergunning voor woningen helpt u de eigenaar van de Reeweg Zuid 54 aan een veel hogere opbrengst van zijn project, als de ontsluiting niet via zijn eigen erf moet geschieden. Dit gaat ten koste van gemeenschapsgelden, waar wij financieel voor opdraaien en ook blijvend last van zullen hebben. Wij zijn van mening dat, indien de bouwvergunning van de woningen op dit weiland wordt verleend, wij bijdragen aan de winst voor de eigenaar en dit willen wij niet.

In hoofdstuk 6 van de toelichting is aangegeven dat met de initiatiefnemer van dit plangedeelte een overeenkomst is gesloten. In die overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de te betalen bijdrage aan de gemeente in verband met kostenverhaal. Er zijn landelijke richtlijnen die hierbij zijn toegepast.

2. Indien een eenrichtingsweg gerealiseerd wordt naast Reeweg Zuid 68 in zuidelijke richting, dan zullen wij onder andere overlast ondervinden van de autolichten, welke in ons huis zullen schijnen. Bij inspraakreactie 5 wordt hierop gereageerd dat onderzocht zal worden hoe deze hinder zoveel als mogelijk voorkomen kan worden. Dit kan alleen voorkomen worden indien deze ontsluitingsweg niet gerealiseerd wordt en gekozen wordt voor de tweerichtingsweg naar de Trompweg. In de beantwoording wordt erg makkelijk gedaan over de verbreding van de ontsluiting naar de Reeweg Zuid, hierdoor worden ook de belangen van de eigenaar van Reeweg Zuid 54 verbeterd. De ontsluiting naar de Trompweg naar een tweerichtingsweg met 0,90 meter wordt te eenvoudig op zij geschoven. Terwijl dit in de zienswijze van de huidige bewoners van Reeweg Zuid en Dordtsche Hout de meest wensbare situatie is.

Inschijnende autolichten kunnen niet alleen worden voorkomen door het achterwege laten van de betreffende ontsluiting, maar ook door middel van maatregelen als groenaanplant, plaatsen van een hekwerk. Zoals bij de beantwoording van de inspraakreacties aangegeven zal dit worden onderzocht.

Zie Vooraf voor de wijze van ontsluiting.

3. Verdwijnen van het park

1. De omvang zal afnemen.
Dit gaan wij direct merken.
2. Totaal groen zal toenemen.
Deze toename moeten wij dan verder zoeken.
3. Gebruikskwaliteit.
Hoe denkt u dat deze gebruikskwaliteit ons toekomt?
Zodra wij ons huis uitstappen, lopen wij vrijwel meteen het park in.
De gebruikskwaliteit zal voor ons niet toenemen, echter afnemen!
4. Toegankelijkheid.
Ook hier geldt dat wij direct vanuit ons uit binnen 30 meter in het park lopen.
De toegankelijkheid neemt af!
5. Sociale veiligheid.
Wij lopen ook 's avonds door het park om de hond uit te laten en voelen ons niet onveilig. In het commentaar wordt niet aangegeven hoe deze veiligheid verbeterd wordt.
6. Wateroverlast.
Wij hebben nog nooit wateroverlast gehad in het park.
Het verhogen van het maaiveld gebeurt al sinds jaren!

In de toelichting op het bestemmingsplan is aangegeven waarom deze aanpassing van het park plaatsvindt. Bij de beantwoording van de inspraakreacties zijn deze onderwerpen ook aan de orde gekomen; op onderdelen is deze zienswijze daar weer een reactie op. Deze reclamant trekt onderwerpen als 'gebruikerskwaliteit' en 'toegankelijkheid' wel heel erg naar de eigen persoon. Het gaat echter in zo'n plan niet om de individuele belangen, maar om de belangen van velen (noem dat algemeen belang). Dat reclamant nu verder moet lopen naar het park weegt in onze ogen niet op tegen het voordeel dat vele andere inwoners van Wielwijk zullen hebben bij bijvoorbeeld de aanleg van het zogenaamde Parklint (Tromptuinen).

Dat deze reclamant geen sociale onveiligheid ervaart en nooit wateroverlast heeft gehad in het park is fijn, maar dat wil niet zeggen dat dit zich niet voordoet. In ieder geval zal de sociale veiligheid kunnen toenemen door de aanwezigheid van de woningen (meer ogen gericht op het park) en de dragen waterpartijen bij aan de opvang van water na regenval en dat is positief voor met name de centrale ligweides.

3. Met uw reactie lijkt het of alleen het belang van de gemeente telt.
Uit uw communicatie concluderen wij dat 9 reacties naar de gemeente zijn gekomen. Het is jammer, dat er geen persoonlijk contact is opgenomen met ons.

Er is geprobeerd tot een juiste afweging van belangen te komen en daarvoor zijn na de inspraakronde aanpassingen doorgevoerd. Tijdens de inspraakbijeenkomst was er de mogelijkheid van persoonlijk contact. De vervolgens ontvangen inspraakreacties waren duidelijk en behoeften naar onze mening geen nadere toelichting van briefschrijvers. Wel zijn er door bewoners contacten gelegd met de ambtelijk projectleider en deze heeft daarover de verantwoordelijke wethouder geïnformeerd.

Voorstel

Wij stellen u voor om de zienswijze 5 ongegrond te verklaren.

Zienswijze 6.

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 1 december 2017 is op 4 december 2017 aan de balie van het stadskantoor afgegeven en daarmee ontvankelijk.

Behandeling zienswijze 6

Deze zienswijze heeft betrekking op:

1. Autobewegingen; zie uw reactie op inspraak 1 punt 3:
Het nieuwe plan; wonen in het park voorziet in maximaal 15 huizen.
Hier komen 5 huizen op het perceel van Reeweg Zuid 54 bij en in de toekomst 15 huizen op de volkstuintenlocatie, (zo staat het getekend op het plan uit de krant)
De huizen voor de volkstuinten locatie zijn nog nergens in meegenomen, maar zijn natuurlijk in de toekomst wel van groot belang. Al deze huizen zijn luxere huizen, waar naar alle waarschijnlijkheid 2-verdieners zullen gaan wonen. Dit betekent dat we in het totaal over 35 huizen praten.
Van deze huizen worden er 20 op kortere termijn gerealiseerd en de andere 15 later.
Al deze mensen zullen van en naar hun werk gaan. Dit zal voornamelijk in de spits gaan gebeuren. Dat wil zeggen tussen 7.00 en 9.00 uur en 17.00 en 19.00 uur.
Doordat we hier over 2 verdieners praten hebben we het dus in eerste instantie over 20 huizen x 2 auto's = 40 autobewegingen per spits extra, dus per dag 80 autobewegingen. U stelt dat hier 10% van in de spits zal zijn. Dat lijkt ons vrij onlogisch. Een norm van 60% is o.i. logischer. Dat betekent dat we praten over 24 autobewegingen per spits per dag. Daar komen, als de volkstuintenlocatie gerealiseerd wordt nog 15 huizen x 2 auto's = 30 auto's x 2 bewegingen = 60 autobewegingen per dag bij. Dat is per spits 18 autobewegingen extra. Deze komen bovenop de 24 bewegingen die we in de spits al hadden. Dan wordt het dus een totaal van 42 autobewegingen per spits extra.
Dan hebben we het nog niet gehad over bezoek wat deze mensen zullen ontvangen, bestellingen die bezorgd gaan worden, kinderen die naar school gebracht zullen worden, sport enz.

Zie Vooraf.

2. Kruising met de MH Trompweg.
Dit is een vrij onoverzichtelijk kruising door het kunstwerk de Bulten. Hierdoor is er, als je vanaf de Reeweg Zuid richting kruising rijdt, geen goed zicht op wat er rechts en links gebeurd. Mensen die vanaf de Trompweg komen, zien geen verkeer op de kruising en snijden hierdoor vaak de bocht af en zien dan pas vrij laat dat er iemand op de Reeweg Zuid staat. Met een uitbreiding van het aantal autobewegingen, wordt ook dit een veel gevaarlijker punt.
Zoals de gemeente op de inspraakavond al heeft kunnen merken zijn de bewoners van de Reeweg Zuid tegen al het extra verkeer.

Zie Vooraf. Aanvullend kan worden opgemerkt dat de toename van 18 auto's in het drukste uur relatief laag is voor het kruispunt. De verwachting is dan ook niet dat de veiligheidssituatie verslechtert door de toename van het autoverkeer. Uiteraard zal dit worden gemonitord.

3. U geeft aan als antwoord op inspraakreactie 9 punt 5, dat er geen weg naar de Trompweg komt. U geeft echter geen reden aan waarom dit geen oplossing is. Volgens de bewoners aan de Reeweg Zuid is dit toch de beste oplossing voor alle problemen.

De gemeente heeft al een weg aangegeven die via de Reeweg Zuid naar de nieuw te bouwen huizen loopt. Dit is de weg die tussen de percelen 30B en 32 gaat lopen. Deze weg leidt ook tot grote onrust bij de bewoners van de Dordtse Hout i.v.m. voetgangers, fietsers en schoolgaande kinderen.

Als de gemeente de weg vanaf de M.H. Trompweg net achter Watersteijn, (waar nu eigenlijk alleen een fietspad loopt) doortrekt, met eventueel een fietspad ernaast, dan kan de gehele nieuwe wijk op die manier ontsloten worden, inclusief de huizen op de gronden van perceel Reeweg Zuid 54 en de nieuw te plannen volkstuintenlocatie.

Deze weg zou dan wel een 2 richtingsweg moeten worden, en volgens uw eigen zeggen bij inspraakreactie 3.1 is een weg van 5.40 meter ruim voldoende als 2 baansweg.

De gemeente kan het op de inspraakavond genoemde parkeerproblemen dan ook gelijk oplossen, door aan deze weg, net als bij de Reeweg Zuid parkeer / passeerstroken aan te leggen. Op deze manier wordt het geen racebaan, maar kan de nieuwe weg ingericht worden als een mooi landelijke weg, zoals de Reeweg Zuid.

Op deze manier worden alle nieuw te bouwen huizen goed bereikbaar, wat de verkoop van deze kavels natuurlijk ten goede komt en is er een minimale extra belasting van de Reeweg Zuid. O.I. dus een win win situatie.

Zie Vooraf.

Voorstel

Wij stellen u voor om de zienswijze 6 ongegrond te verklaren.

Zienswijze 7.

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 27 november 2017 is op 4 december 2017 aan de balie van het stadskantoor afgegeven en daarmee ontvankelijk.

Behandeling zienswijze 7

Deze zienswijze heeft betrekking op:

1. Onvolledig onderzoek inzake flora en fauna

Bij het bestuderen van de notitie "Quicksan flora en fauna in het kader van de realisatie van nieuwbouwwoningen in Wielwijk, deelgebied Parkrand, te Dordrecht" blijkt dat de toekomstige toegangswegen niet onderzocht zijn inzake aanwezige flora en fauna. Op deze toegangswegen zijn nu lijnvormige vegetatie-elementen zoals een bomenlaan aanwezig. Deze lijnvormige vegetatie-elementen kunnen door vleermuizen gebruikt worden als vliegroute. Dit is niet getoetst in de notitie.

Ons advies is om hier een nader onderzoek voor uit te laten voeren en de resultaten mee te nemen in het ontwerpbestemmingsplan.

Zie Vooraf.

2. Oneigenlijk gebruik bestemming "groenvoorzieningen-park"

Op de verbeeldingstekening staat aan de noordzijde van het plan een strook aangegeven met de bestemming "groen-park". Daarnaast zijn er parkeerplaatsen binnen dit gebied geprojecteerd. Door de bestemming "groenvoorzieningen-park" zijn groenvoorzieningen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals zit- en speelgelegenheden, speelwerktuigen en lichtmasten, verhardingen in de vorm van voet- en fietspaden toegestaan.

De nieuw uit te geven kavels aan de noordzijde van het plan worden met de auto ontsloten door middel van een eenrichtingsweg over een fietsstraat. Hierdoor is autoverkeer toegestaan. Door deze laatste keuze krijgt de grond feitelijk de bestemming "verkeer" in plaats van "Groenvoorzieningen-park". Deze verruiming van het begrip "Groenvoorzieningen-park" lijkt mij zeer onwenselijk.

Ons advies is om aan deze zone de bestemming verkeer toe te kennen.

Voor de woningen wordt een éénrichtingsweg aangelegd door het park. Deze weg is alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer (bewoners, bezoekers en toeleveranciers) en is te bereiken via de Reeweg Zuid. Deze weg wordt ingericht als fietsstraat, omdat deze weg ook een onderdeel is van de bovenwijkse fietsroute door het park.

Om deze redenen is bewust gekozen voor de bestemming 'Groen-Park' en een aanduiding 'Verkeer'. In onze optiek past dit beter bij de bedoelingen dan de bestemming 'Verkeer'.

3. Geluid. In het Akoestisch onderzoek wegverkeers-, railverkeers- en industrielawaai van de Omgevingsdienst Zuid-Holland-Zuid wordt uitgegaan van de cumulatieve geluidsbelasting van wegen (zie bijlage 4 uit het onderzoek). De samensteller van het rapport heeft verzuimd om de cumulatieve geluidsbelasting van wegen (52dB), spoor (58dB) en industrie(51dB) per woning te berekenen. Indien alle drie deze geluidsbelasting gelijktijdig optreden wordt de totale geluidsbelasting 60 dB. Hierdoor wordt de classificering milieukwaliteit conform methode Miedema als tamelijk slecht beoordeeld.

Op basis van de tekst in het akoestisch onderzoek wordt de indruk opgewekt dat sprake is van cumulatie. In het document 'Beleidsregels; Beleid hogere grenswaarden Wet geluidhinder gemeente Dordrecht' van 28 juni 2007 is over de wijze van cumulatie het volgende beschreven:

- "De Wgh stelt dat alleen hogere grenswaarden kunnen worden toegekend indien de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting.*
- indien de geluidsbelasting van ten minste een geluidsbron in de hoogste geluidsklasse valt (de klasse 'Lawaaig' uit tabel 2 in hoofdstuk 3), dan worden de geluidsbelastingen van alle bronnen en bronsoorten gecumuleerd;*
- indien geen van de geluidsbelastingen in de hoogste geluidsklasse vallen, maar ten minste een geluidsbelasting in de op-een-na-hoogste klasse (de klasse 'Zeer Onrustig' uit tabel 2 in hoofdstuk 3), dan worden de geluidsbelastingen alleen per bronsoort gecumuleerd.*
- indien alle geluidsbelastingen in de laagste geluidsklasse vallen (de klasse 'Onrustig' uit tabel 2 in hoofdstuk 3), dan is geen inzicht in de gecumuleerde geluidsbelasting vereist".*

De maximale geluidsbelasting op de nieuwe woningen in het bestemmingsplan bedragen voor wegverkeer-, railverkeer- en industrielawaai respectievelijk maximaal 52 dB, 58 dB en 51 dB(A). Deze geluidsbelasting vallen voor wegverkeer- en industrielawaai in de klasse onrustig. De geluidsbelasting voor spoorweglawaai ligt juist op de grens van onrustig en zeer onrustig. Wordt uitgegaan van de worstcase-situatie van 'Zeer onrustig' voor spoorweglawaai dan dient op grond van het beleid de geluidsbelasting per bronsoort te worden gecumuleerd. Deze werkwijze is ook gevolgd in het akoestisch rapport door de geluidsbelasting van alle wegen bij elkaar te tellen. Voor spoorverkeer en industrie is geen sprake van cumulatie omdat voor die bron slechts sprake is van één bron.

Daarnaast wordt opgemerkt dat een gelijktijdig optreden van alle drie de geluidsbronnen (wegverkeer-, railverkeer en industrie) niet voorkomt. Een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde in het oostelijke deel van het plan wordt veroorzaakt door weg- en railverkeerslawaai. Industrielawaai speelt aan deze zijde van het plan geen rol. Een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde in het westelijke deel van het plan wordt veroorzaakt door weg- en industrielawaai. Spoorweglawaai speelt aan die zijde van het plan geen rol.

Het voorgaande betekent dat de cumulatie van geluid is berekend zoals is voorgeschreven in het hogere waarden beleid en dat van een samenloop van geluid van alle drie de bronsoorten (wegverkeer-, railverkeer- en industrielawaai) geen sprake is.

In het rapport wordt het volgende gesteld: "Er is onderzocht welke maatregelen financieel en akoestisch doelmatig zijn. Uit dat onderzoek blijkt dat door het beperkt aantal woningen en de grote afstand waarop de woningen vanaf de maatgevende geluidsbronnen zijn gelegen er geen akoestisch doelmatige maatregelen mogelijk zijn". Hierin wordt wel heel gemakkelijk bepaald dat er geen doelmatige maatregelen zijn. We zijn van mening dat er wel degelijk maatregelen genomen kunnen worden die doelmatig zijn, zeker als men hierbij het aantal bestaande woningen in het omliggende gebied hierbij in ogenschouw neemt. Het gaat hier immers om honderden bestaande woningen die steeds meer last krijgen van de toenemende geluidshinder veroorzaakt door N3/A16/spoor en industrie. De aanbesteding van de NB staat volgens RWS voor eind 2018 gepland waarbij ook de geluidsproblemen van dit gebied kunnen worden opgelost.

Op basis van de Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder zijn diverse op zich zelf staande doelmatige maatregelen bepaald voor zowel weg- als spoorweggeluid. In het akoestisch rapport is dit verder beschreven. Ten aanzien van de afweging dat maatregelen niet doelmatig zijn kan nog het volgende worden geschreven. De maximale geluidsbelasting voor weg- en railverkeerslawaai (52 en 58 dB) zijn in het oostelijke deel

van het plan (nabij de N3 en het spoor) qua hinderbeleving vrijwel even groot. Dit betekent dat een doelmatige maatregel voor bijvoorbeeld de N3 niet leidt tot een afname van de hinderbeleving voor het spoor en vice versa.

Terecht wordt opgemerkt dat ook de bestaande woningen profiteren van de maatregelen die op of langs de weg(en) of het spoor worden getroffen. Het kader waarin dergelijke maatregelen naar voren moeten worden gebracht is niet dit bestemmingsplan maar in het kader van het project groot onderhoud aan de N3 in 2018.

Het aanvragen van een hogere toelaatbare geluidbelasting door burgemeester en Wethouders past niet in het beleid van gemeente Dordrecht dat is vastgesteld in het ambitiedocument Groot onderhoud N3. Waarin een van de uitgangspunten van de gemeente is: Nadelige effecten op leefbaarheid aanpakken; geluidsmaatregelen indien nodig weer up to date maken, zodanig dat tot en met 2030 (tussentijds) geen aanpassing aan de weg/schermen/wallen nodig zijn om aan de geluidsnormen te voldoen. Inzet op verbetering luchtkwaliteit. Bij de eerste beste gelegenheid die zich voordoet lijkt het erop dat de gemeente haar ambitie gelijk naast zich neerlegt en kiest voor de makkelijkste weg door de geluidsnormen aan te passen.

De woningbouw past binnen de grenswaarden die in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder zijn vastgelegd. Uit het onderzoek blijkt dat het vaststellen van een hogere grenswaarde noodzakelijk is. Het vaststellen van een hogere grenswaarden en de hoogte van deze hogere grenswaarde is niet in strijd met de Wgh.

Het eerder genoemde beleid van de gemeente Dordrecht is opgesteld om het vaststellen van een hogere grenswaarden mogelijk te maken. In het beleid zijn voorwaarden geformuleerd waaronder de gemeente medewerking kan verlenen aan het vaststellen van een hogere waarden. Deze voorwaarden betreffen onder andere de opzet van het akoestisch onderzoek zoals het doorrekenen en afwegen van maatregelen het betrekken van cumulatie in het onderzoek en de voorwaarden die aan de woningen zelf worden gesteld zoals de aanwezigheid van een geluidsluwe zijde of buitenruimte.

Ons advies is om voor een duurzame oplossing te kiezen en woningbouw pas mogelijk te maken zodra geluidsmaatregelen nabij de NB / spoor zijn gerealiseerd.

Op grond van het akoestisch onderzoek en hetgeen in deze beoordeling van de zienswijze is beschreven zijn wij van mening dat het akoestisch onderzoek en de afweging omtrent de maatregelen correct is uitgevoerd zodat het bestemmingsplan kan worden vastgesteld.

4. Volgende fase; woningen op de gronden van de volkstuinen
In uw plan spreekt u over 15 nieuw te bouwen woningen, echter benoemd u niet de volgende fase, namelijk de volkstuinen, welke ook in de planning staat voor nieuwbouw. Door het niet meenemen van de nieuwbouw plannen op de grond van de volkstuinen, wordt er ons inzien geen realistische weergave gegeven van de toekomstige werkelijkheid. De nieuwbouwplannen bij de volkstuinen is een verlengde van de woningen die gerealiseerd gaan worden in plan Parkrand.
Het aantal autobewegingen welke benoemd worden in uw notitie is daarmee ook niet reëel. Los van de geluidsoverlast (zie punt 3), zal dit ook gevolgen hebben voor de verkeersdrukte en -veiligheid op de Reeweg Zuid (zie punt 6).
Ons advies is om de nieuwbouwplannen bij de volkstuinen ook mee te nemen in het ontwerpbestemmingsplan.

Het plan voor woningbouw ter plaatse van de volkstuinen is niet concreet genoeg om nu op te nemen in een bestemmingsplanherziening. Evenals voor de nieuwe bebouwing aan de Tromptuinen worden hiervoor afzonderlijke herzieningen in procedure gebracht.

De basis wordt gevormd door Wielwijk, sterk en weerbaar en dat houdt ook in dat telkens een volledig beeld voor ogen staat.

De toekomstige bouw van woningen zal door het geringe aantal naar verwachting geen negatief geluidhindereffect hebben op de bestaande woningen aan de Reeweg Zuid (twee zijden) en ook niet voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Dit zal te zijner tijd in het bestemmingsplan voor die locatie inzichtelijk moeten worden gemaakt.

5. Groenvoorzieningen en wandelroutes
Het Wielwijkpark is een geliefd park onder de buurtbewoners van de Dordtsche Hout en de Reeweg Zuid. In uw reactie op onze zienswijze (zie inspraakreactie 5, ad3) beschrijft u dat er in het voorlopig ontwerp voor het Wielwijkpark een hondenspeelplaats is opgenomen. Na

meermaals tevergeefs geprobeerd telefonisch contact te leggen met contactpersoon van de gemeente, is ons nog steeds niet bekend waar dit hondenveldje precies zal worden geplaatst? Graag zien we ook de loslooproutes terugkeren in de herinrichting van het park, is hier aandacht voor?

In de inspraakreacties (zie inspraakreactie 3 ad 3, inspraakreactie 5 ad3, inspraakreactie 6 ad4, inspraakreactie 8 ad5 en inspraakreactie 9 ad5) wordt er meermaals gewezen op het verdwijnen van (een groot gedeelte van) de groenvoorzieningen van het park en de daarbij behorende wandelroutes.

In uw reactie op de verschillende inspraakreacties geeft u aan dat het Wielwijkpark in omvang zal afnemen. Hieruit concluderen wij dat de bewoners van de Reeweg Zuid en Dordtsche Hout dus wel degelijk gedupeerd zullen worden door deze afname in park, wandel- en groenvoorzieningen. Het aanleggen van meer groen ter hoogte van de MH Trompweg voegt in onze beleving hier niks toe.

Ons advies is het park in omvang te behouden, maar anders in te richten door bijvoorbeeld de grond van de volkstuinten in te zetten als parkgebied en nieuwe honden loslooproutes aan te leggen.

Zie Vooraf. Aanvullend kan worden opgemerkt dat het de bedoeling is in de nieuwe inrichting van het park een hondenveldje te realiseren.

6. Verkeersveiligheid en -drukke op de Reeweg Zuid

Zoals u in de inspraakreacties al heeft kunnen zien, is het overgrote deel van de bewoners bezorgd over de toename van de verkeersdrukke en de afname van de verkeersveiligheid op de Reeweg Zuid.

Er is bezwaar tegen deze ontsluiting via de Reeweg Zuid. In uw reactie wordt er niet concreet ingegaan op de zorgen die er liggen bij de buurtbewoners; over de toenemende verkeersdrukke, dan wel een duidelijke uitleg gegeven waarom een andere ontsluiting niet tot de mogelijkheden behoort.

Zoals wij in punt 4 al benoemd hebben, zijn de woningen voor de volkstuintlocatie nog nergens in meegenomen. Wanneer ook deze woningen gerealiseerd gaan worden en de ontsluiting plaatsvindt via de Reeweg Zuid, zal de verkeersdrukke nog meer toenemen. Tegen de geplande ontsluiting bestaat dus nog steeds bezwaar.

Een aantal zorgen van buurtbewoners:

- De Reeweg Zuid is de enige (voor de hand liggende) fietsroute richting Sterrenburg.

Toenemende verkeersdrukke zorgt voor afname verkeersveiligheid.

Voorbeeld: bijna alle jonge bewoners van de Reeweg Zuid en Dordtsche Hout zitten in Sterrenburg op school. Zij fietsen over de Reeweg Zuid richting Sterrenburg. Deze route is al best gevaarlijk met de fiets (spoorwegovergang en drukke oversteekroute bij de Copernicusweg), toename van autoverkeer op de Reeweg Zuid draagt niet bij aan de veiligheid en zelfstandigheid van (jonge) bewoners richting school.

- De Reeweg Zuid is niet geschikt voor toenemende verkeersdrukke. De weg is nu al lastig begaanbaar wanneer er twee auto's zijn die elkaar willen passeren.

- Vrachtverkeer kun je niet passeren op de Reeweg Zuid, deze blokkeert volledig de weg.

- De verkeersdrukke zorgt voor geluidsoverlast.

- De Reeweg Zuid wordt ook door wandelaars en hardlopers gebruikt als wandel of hardlooptroute, de veiligheid neemt af wanneer de ontsluiting van de nieuwe wijk via de Reeweg Zuid zal lopen.

Ons advies is om de gehele nieuwe wijk te ontsluiten via de (éénrichtings)weg die langs de huizen in de Parkrand zal worden gerealiseerd, waarbij de weg wordt doorgetrokken van de brug vanaf de Zuidendijk naar de M.H. Trompweg.

Ter hoogte van de brug bij de Zuidendijk kan een keerkom worden gerealiseerd, zodat autoverkeer niet ontsluit via de Zuidendijk en deze dus ook niet wordt belast.

In het belang van de veiligheid van de fietsers, zou deze weg een 'auto te gast straat' kunnen worden. Deze weg zou dan wel een twee-richtingsweg moeten worden.

Hiermee ontlast je de Reeweg Zuid en handhaaf je de leefbaarheid en veiligheid voor de huidige wijkbewoners.

Op basis van de bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan.

De buurtbewoners pleiten voor een andere ontsluiting van de nieuwe wijk.

Het doel van ons betoog is niet om het nieuwe plan stop te laten zetten, maar om tot een betere duurzame oplossing voor de omgeving te komen.

Zie Vooraf.

Voorstel

Wij stellen u voor om de zienswijze 7 ongegrond te verklaren.

Zienswijze 8.

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 4 december 2017 is op 4 december 2017 aan de balie van het stadskantoor afgegeven en daarmee ontvankelijk.

Behandeling zienswijze 8

Deze zienswijze heeft betrekking op:

1. De woningbouw en de aanpassing van de groenvoorzieningen die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, zullen leiden tot een aantasting van mijn woongenot en mijn privacy. Verder zal de woningbouw leiden tot extra verkeersbewegingen. Dat zal verkeershinder, geluidhinder en een verdere aantasting van de luchtkwaliteit opleveren. Ik verzoek u daarom om niet over te gaan tot vaststelling van dit bestemmingsplan.

Zie Vooraf.

Aanvullend kan worden voor het onderdeel privacy worden verwezen naar het commentaar op zienswijze 2 onder 5 en 6 en voor het onderdeel geluid naar het commentaar bij zienswijze 2 onder 4.

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit is de monitoringstool van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gebruikt. De beoordeling van de luchtkwaliteit staat in het rapport van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (OZHZ), "Integraal milieuadvies Wielwijk te Dordrecht, Locatie Parkrand (Wielwijkpark en Reeweg-Zuid)" van 26 september 2017.

Over de monitoring van de luchtkwaliteit in het kader van het bestemmingsplan 'Parkrand' zijn vragen gesteld, met name over de wijze van monitoring en de locaties van de monitoring (al dan niet langs de A16). Onderstaand is een reactie op deze vragen gegeven.

In de monitoringstool worden de jaargemiddelde concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) in kaart gebracht door middel van berekeningen op basis van gegevens van de luchtverontreinigende bronnen, waaronder het verkeer. De concentraties zoals gegeven in de monitoringstool zijn dus niet het resultaat van metingen, maar van berekeningen. De concentraties worden berekend op rekenpunten langs de belangrijkste wegen.

In het geval van dit bestemmingsplan is in het rapport van de OZHZ, "Integraal milieuadvies Wielwijk te Dordrecht, Locatie Parkrand (Wielwijkpark en Reeweg-Zuid)" van 26 september 2017, gekeken naar de concentraties van NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} op de rekenpunten langs de N3-Rondweg. Deze lagen voor het jaar 2015 ruim onder de grenswaarden voor deze stoffen. De concentraties op de rekenpunten langs de A16 zijn niet meegenomen in het rapport, omdat deze als niet representatief worden beschouwd voor de situatie in het plangebied.

De prognose is dat de concentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) in 2020 iets hoger zullen liggen (1 à 2 µg/m³) dan in 2016. In 2030 zullen deze weer zijn gedaald en lager liggen dan in 2016. Voor NO₂ is de prognose dat de concentraties in de toekomstige jaren verder zullen zijn gedaald.

Samenvattend zijn de concentraties van de luchtverontreinigende stoffen, met name stikstofdioxide en fijn stof, niet bepaald door metingen, maar door middel van berekeningen. Het gaat daarbij om jaargemiddelde concentraties. De concentraties langs de drukke wegen, waaronder de A16 en de N3, in de omgeving van de 'Parkrand' liggen ruim onder de grenswaarden en zullen ook in de toekomstige jaren ruim onder de grenswaarden liggen.

Voorstel

Wij stellen u voor om de zienswijze 8 ongegrond te verklaren.

Zienswijze 9.

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 3 december 2017 is op 4 december 2017 aan de balie van het stadskantoor afgegeven en daarmee ontvankelijk.

Behandeling zienswijze 9

Deze zienswijze heeft betrekking op:

1. In het ontwerpbestemmingsplan is een ontsluiting getekend voor de 5 woningen achter Reeweg Zuid nummer 54 t/m 68. Dit betreft een perceel dat eigendom is van mij. Ik wil graag een 2e ontsluiting. Deze is dan alleen voor dat ene huis.

Deze reclamant is de ontwikkelaar van vijf woningen achter Reeweg Zuid 54 t/m 68. Met hem zijn afspraken gemaakt over de ontwikkeling en is een anterieure overeenkomst gesloten (kostenverhaal).

Een extra ontsluiting waar nu om wordt gevraagd wordt afgewezen. Die is niet noodzakelijk en gaat ten koste van het groen.

Voorstel

Wij stellen u voor om de zienswijze 9 ongegrond te verklaren.

Zienswijze 10.

Ontvankelijkheid

De zienswijze d.d. 3 december 2017 is op 4 december 2017 aan de balie van het stadskantoor afgegeven en daarmee ontvankelijk.

Behandeling zienswijze 10

Deze zienswijze heeft betrekking op:

1. Aantasting woongenot en privacy. Door u plannen om woningen te bouwen in het Wielwijkpark en Reeweg Zuid, word ons woongenot en privacy aangetast. U wilt het verkeer dat uit het park komt langs onze woningen (Reeweg Zuid 30B) laten rijden. Deze weg is dit moment een fietspad, dat fietspad kan niet eens breder gemaakt worden, tevens moetje nog rekening houden met de afstand die je moet houden vanaf de erf-grens hoe gaan jullie dit oplossen, als er ook autoverkeer overheen moet.

Uw Commentaar: Het pad kan verbreed worden naar 4.50 meter. Het geen voldoende is voor eenrichting autoverkeer, fietsers en voetgangers. Zie ook commentaar op inspraakreactie 1). Onder 2.

Graag meer duidelijkheid over wat moet de afstand zijn vanaf de erf-grens en de weg? Daar is niet op geantwoord. U geeft aan dat de weg 4.50 meter breed wordt, ik heb dit opgemeten, zie foto's (bijlage 1) een weg van 4,50 meter gaat lastig worden als je nog uit de erf-grens moet blijven.

Je draai voor een auto/busje/vrachtwagen is veel te kort om van de Reeweg zuid op het fietspad te komen of andersom.

Zijn de pilaren en het hekwerk dat in het begin van het fietspad staat niet monumentaal? Tevens staat er op het fietspad ons persgemaal en lopen alle onze kabels en leidingen daar, waar gaat dat met de nieuwe plannen komen? En wat is de overlast daarvan?

Is het geen oplossing om aan het einde een soort rotonde te maken dat het verkeer weer terug kan rijden naar het einde van de Reeweg, of de weg aansluiten naar de verkeerslichten van de MH trompweg?

Zie Vooraf. Aanvullend kan worden opgemerkt dat de entreezuilen niet origineel zijn en geen cultuurhistorische waarde hebben. Ze kunnen desgewenst een paar meter (3-5) noordelijker aan weerszijden van de entreeaan verplaatst worden en eventueel ook iets verder uit elkaar, zodat de entree verkeersvriendelijker kan worden ingericht. Bij de verdere uitwerking komt dit aan de orde.

Het persgemaal en de kabels en leidingen blijven gehandhaafd. Mogelijk dat bij de uitwerking van de plannen een verschuiving plaatsvindt, maar dat doet niet af aan het gegeven dat deze voorzieningen daar blijven en ook kunnen blijven.

Voor het opnemen van een bestemming 'Verkeer' in een bestemmingsplan gelden geen (wettelijke) minimale afstanden ten opzichte van een erf-grens van een perceel van een ander. De inrichting van de verkeersbestemming moet voldoen aan de daarvoor geldende regels, en dat is afhankelijk van de functie. Het spreekt voor zich dat aan een doorgaande route andere eisen worden gesteld, dan aan eenvoudige weg in een wijk. Bij alle

inrichtingen staat de verkeersveiligheid voorop, en dat is ook bij deze ontsluitingsweg het geval.

2. Verkeersoverlast en parkeerdruckte. De verkeersoverlast en parkeer drukte zal voor nog meer overlast zorgen in onze straat. U heeft tijdens onze bezwaar procedure tegen de Moskee beloofd en gezegd dat dit geen extra verkeersoverlast en parkeerdruckte zal opleveren. U moet eens komen kijken bij ons in de straat als het Ramadan is. En niet te vergeten de Verkeersveiligheid van de fietsers die nu gebruik maken van het fietspad. Hoe moet het bouwverkeer in het park komen? Ook langs onze woningen?
Uw Commentaar: maximaal **144** autobewegingen bijkomen, dus **15** auto's per uur. Dit is dus elke 4 minuten een auto extra die voorbijkomt en die bij ons de draai moeten maken, waardoor wij geluid en licht overlast hebben en dat noemt u geen noemenswaardig probleem. Je zult er zelf maar wonen?
De doorstroming en veiligheid van de voetgangers en fietsers en automobilisten is dat wel een probleem. Je kunt op de Reeweg Zuid elkaar niet passeren ivm parkeerplaatsen en moeten tegenliggend verkeer met elkaar rekening houden om door te kunnen rijden, we moeten al stoppen in een inham (als er ergens een plaatsje vrij is) om elkaar te passeren op de Reeweg Zuid, dit geldt ook voor op de Smitsweg trouwens.

Zie Vooraf.

3. Geluidsoverlast. Hoe is het gesteld met de geluidsnormen? Toen wij aan de Reeweg Zuid 30A en 30B kwamen wonen, was de bouw tegengehouden door de norm van geluid. Na de komst van de Moskee en de slechte verbindingen naar de N3, is dit alleen maar toegenomen. Hoe kan dan nu aan de norm voldaan worden dat er woningen in het park gebouwd mogen worden? Tevens zal de geluidsoverlast betreffende het verkeer dat langs onze woningen komt dusdanig verhogen dat dit zeker de norm overschrijdt en niet te vergeten de irritatie dat het oplevert tussen bewoners onderling.
Uw Commentaar: Voor de herziening is onderzoek verricht naar de geluidsbelasting vanwege de A16/N3, industriegebieden en het spoor op de nieuwe woningen. De geluidsoverlast is inderdaad te hoog. Door het vaststellen van hogere waarden Wet geluidshinder is woningbouw echter mogelijk. Deze hoge waarden worden onder voorwaarden verleend, zodat sprake zal zijn van een aanvaardbare woonsituatie. Een voorbeeld hiervan is dat de woningen over een geluidsluwe zijde beschikken. Mooi omschreven, maar voor een gewone burger niet helemaal duidelijk. De hoge waarden worden onder voorwaarden verleend, is die voorwaarde een geluidsluwe zijde? Welke zijde is dat dan en hebben alle bewoners op de Reeweg Zuid of omwonend dan een geluidsluwe zijde? Word voor de woningen die er al staan dan niet het geluidhinder te hoog, wat dan eigenlijk weer niet aanvaardbaar is?

Zie beantwoording zienswijze 2 onder 4.

Aanvullend kan worden opgemerkt dat aan de in het besluit hogere grenswaarden genoemde voorwaarden dient te worden voldaan. Bij de aanvraag omgevingsvergunning moet dit worden aangetoond en zal dit worden getoetst.

4. Behoud van groenvoorziening. De groenvoorzieningen in onze omgeving wordt door de bouw van woningen in het Wielwijkpark en Reeweg Zuid ernstig aangetast. De Gemeente Dordrecht heeft groen hoog in het vaandel staan. Waarom wordt er nu groen ingeleverd voor woningbouw. Kijk de gemeente echt alleen naar geld?
Uw commentaar: zie commentaar op inspraak **1**). Onder 3.
Inspraak 1. Onder 3 ?? Dit gaat over verkeersbewegingen en niet over behoud groenvoorziening.

Zie Vooraf. Het commentaar op inspraakreactie 3 onder 3 gaat over de afname in omvang van het Wielwijkpark.

5. Recht van overpad, over fietspad naast onze woningen Reeweg zuid 30B. Wij als bewoners van de Reeweg Zuid 30A en 30B hebben recht van overpad op het fietspad langs de woning 30B. Dit recht hebben wij en een geven wij niet op.
Uw commentaar: in het (ontwerp) bestemmingsplan is hiermee rekening gehouden. Zie bijlage 2, in onze koopakte staat zie Titelonderzoek: dat wij recht van erfdiensbaarheid van uit- en overpad hebben naar helemaal achter op onze kavels. Het is voor ons een in- en uitrit, wij mogen erin en eruit rijden over het fietspad. Als u daar rekening mee heeft gehouden in het bestemmingsplan, wil ik graag weten waar u rekening mee heeft

gehouden? Dat ik helemaal om moet rijden of dat ik het recht van overpad moet opgeven in naam van de Koning?

In de praktijk wordt het fietspad niet gebruikt voor de ontsluiting van de woning Reeweg Zuid 30B. Deze woning heeft een rechtstreekse ontsluiting op de Reeweg Zuid. De perceelgrens aan de zijde van het fietspad is afgeschermd door middel van een hek/groen. De opmerking van 'helemaal om moeten rijden' is door de huidige wijze van ontsluiten van het perceel niet aan de orde.

De bestemming 'Verkeer' die het huidige bestemmingsplan reeds legt ter plaatse van het fietspad blijft gehandhaafd, maar wordt in de maatvoering aangepast.

6. Eigen belangen voortrekken. Er is in het verleden onderhandeling geweest tussen ons en de Gemeente Dordrecht om de kavel die achter onze woningen ligt te kopen (voor mijn moeder). Een van de onderwerpen in de onderhandeling bestond uit het voorstel dat de Gemeente Dordrecht ons heeft gedaan dat wij het recht van overpad dan zouden moeten opgeven en dat wij een duiker (brug) tussen onze woningen moesten bouwen met een weg tussen onze woningen in, om bij de achtergelegen kavel te komen en nu mogen jullie wel over het fietspad. Dit is ongelijke behandeling.

Uw commentaar: Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

In 2001 hebben wij onderhandeling gehad met de gemeente Dordrecht om onze achterliggende kavel te kopen en/of (te ruilen) tegen andere gronden. Hier zijn wij toen niet uitgekomen door diverse redenen. 1 ervan was echt dat wij ons recht van overpad (over het fietspad) moesten opgeven en door onze tuinen in het midden van Reeweg Zuid 30a en 30B een weg moesten maken, er heeft ook een tijdje een duiker tussen onze woningen gelegen om dat eventueel te realiseren. Maar wij realiseerde ons ook dat wij al recht van overpad op het fietspad hebben en dat die voorwaarde van afstand doen van recht van overpad geen optie was, maar om 4,5 meter tuin over de hele lengte van onze percelen voor een woning achter ons op te geven was dan ook te gek voor woorden. En nu willen jullie zelf woningen gaan bouwen en nog over het fietspad laten rijden? U geeft als commentaar wordt voor kennisgeving aangenomen. Volgens mij is dit ongelijke behandeling en met uw antwoord neem ik dan ook geen genoegen.

Blijkens deze zienswijze waren er in 2001 onderhandelingen en zijn partijen daar om diverse redenen niet uitgekomen. Nu er 16 jaar later (andere) planinitiatieven zijn, is het wel heel gemakkelijk te roepen dat er sprake is van een ongelijke behandeling en dat de gemeente eigen belangen voortrekt. Neen, partijen zijn er destijds niet uitgekomen en nu ligt er een plan dat bijdraagt aan de ontwikkeling van de wijk Wielwijk. Geen eigen belang van de gemeente, maar van belang voor vele inwoners in Wielwijk.

7. Hoe hoog worden de woningen? Wij mochten niet hoger bouwen dat onze woningen nu zijn, waardoor onze zolder te laag is om behoorlijk te kunnen staan.

Uw commentaar: De nieuwe woningen mogen maximaal 10 meter hoog worden gebouwd. In de regels is nog toegevoegd dat de goothoogte maximaal 6 meter mag zijn. Hoe hoog mocht wij onze woning bouwen, dit moeten we nog opzoeken of misschien hebben jullie dat wel voor mij?

De bestaande woningen hebben een maximale bouwhoogte van 10 m. Er is geen maximale goothoogte opgenomen.

8. Planschade. Wij zijn tegen de plannen om woningen te bouwen in het Wielwijkpark en Reeweg Zuid en dienen hierbij een verzoek in om in aanmerking te komen voor planschade.

Uw commentaar: zie inspraakreactie 2. Onder 1.

Indien het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden starten we een planschade procedure.

Nadat een (nieuw) bestemmingsplan onherroepelijk is geworden kunnen belanghebbenden binnen vijf jaar een tegemoetkoming in (plan)schade bij de gemeente aanvragen.

Onherroepelijk betekent dat geen beroep meer kan worden ingesteld.

Informatie over het aanvragen van (plan)schade en de procedure is te vinden op de gemeentelijke website (www.dordrecht.nl), overzicht producten digitale loket, planschade.

9. Kosten voor advocaat. Wij hebben uit het verleden al een bezwaarprocedure en planschadeprocedure gehad met betrekking tegen de komst van de moskee. Uiteindelijk zijn wij toen veel geld en tijd kwijtgeraakt aan advocaten en onderzoeken e.d.. Uiteindelijk word je met een lullige planschade vergoeding gecompenseerd en sta je als bewoner met je rug tegen de muur en is er niets in te brengen tegen de plannen van de gemeente. Dat is een groot orgaan tegen kleine bewoners, waardoor wij het gevoel hebben dat je als bewoners een procedure kan vertragen, maar niet tegen houden.

Uw commentaar: Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de motivering van de ontwikkeling wordt verwezen naar de toelichting op het (ontwerp)bestemmingsplan.

De gemeenteraad van Dordrecht met zijn Visie "Wielwijk sterk en weerbaar" Het zogenaamde Parklint, een nieuwe groenstructuur in de wijk, waarlangs nieuwe woonmilieus ontstaan kunnen ontstaan. Dat is in dit plan helemaal niet aan de orde. Sterk en weerbaar. Met deze plannen schets u alleen maar overlast en onveilige situaties. Nieuwe woonmilieus, door Dordtse Hout en Wilgenwende wordt hier aan voldaan. Groenstructuur verbeteren, jullie breken het halve park af. En dit alles voor 15 woningen, hoeveel geld is er met ontwikkelen van dit plan al niet verloren gegaan en niet te vergeten wat de infra structuur allemaal moet kosten. Wie is er nu niet goed bezig?

Het gaat in een bestemmingsplanprocedure met zienswijzen en later de mogelijkheid van beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State om een afweging van belangen.

Bij de beoordeling van een verzoek om planschade is er een onafhankelijke commissie die het gemeentebestuur adviseert. Tegen het besluit kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In het Vooraf is aandacht besteed aan Wielwijk, sterk en weerbaar, de groenvoorzieningen en de kosten.

10. Bijkomende punt: Er is een parkeerplaats achter onze woningen getekend, hoeveel parkeerplaatsen zijn dat, als iedereen die op visite komt achter onze woningen moeten parkeren geeft dat dusdanig overlast. Denken jullie nu echt dat als de mensen die op visite komen helemaal zo eind gaan lopen? En niet te vergeten als er geen auto's staan dat dit een mooie plek voor hang jongeren zijn en/of criminele activiteiten, niemand ziet je daar dit is juist onveilige plekken creëren.

Ik wil daarom geen parkeerplaatsen achter mijn woning en verwacht van de gemeente Dordrecht naar andere passende oplossingen te zoeken.

Zie Vooraf. Er zijn in de nabijheid van de woningen van reclamanten geen openbare parkeerplaatsen voorzien.

11. Ik zie niet in wat voor meerwaarde deze 15 woningen voor de Gemeente Dordrecht en/of voor de burger van Gemeente Dordrecht betekenen. Het veroorzaakt meer onrust in onze wijk dan dat het een toevoeging is.

Zie Vooraf.

Voorstel

Wij stellen u voor om de zienswijze 10 ongegrond te verklaren.

Ambtshalve wijzigingen

De breedtemaat van de ontsluitingsweg naast Reeweg Zuid 32 is overgenomen uit het geldende bestemmingsplan 'Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven'. Nu in het kader van de inspraakronde is aangegeven dat volstaan kan worden met een breedtemaat van 4.50 m is het met het oog op de duidelijkheid en rechtszekerheid gewenst deze verkeersbestemming te beperken tot de daadwerkelijke breedte. De overblijvende gronden krijgen een bestemming 'Groen'.

Samenvatting

Wij stellen u voor om:

1. zienswijzen 1 tot en met 10 ontvankelijk te verklaren;
2. zienswijzen 1 tot en met 10 ongegrond te verklaren;
3. ambtshalve de volgende wijziging in de verbeelding aan te brengen: de ontsluitingsweg naast Reeweg Zuid 32 wordt aangegeven met een breedtemaat van 4.50 m; de overblijvende gronden krijgen de bestemming 'Groen'.

Nr. 2000260

Raadsgriffie

Spuiboulevard 300
3311 GR DORDRECHT

De RAAD van de gemeente Dordrecht;

gezien het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders van
9 januari 2018, kenmerk RK/1988477;

gelet op de artikelen 3.1, 3.8 en 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening;

b e s l u i t :

1. geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen, omdat de kosten anderszins worden verhaald;
2. te bepalen dat het voorstel met de beoordeling van de zienswijzen deel uitmaakt van dit besluit;
3. de zienswijzen 1 tot en met 10 ontvankelijk te verklaren;
4. de zienswijzen 1 tot en met 10 ongegrond te verklaren;
5. ambtshalve de volgende wijziging in de verbeelding aan te brengen:
De ontsluitingsweg naast Reeweg Zuid 32 wordt op de verbeelding aangegeven met een breedtemaat van 4.50 m; de overige gronden worden bestemd tot 'Groen';
6. het bestemmingsplan '1^e herziening Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven, locatie Parkrand (Wielwijkpark en Reeweg Zuid)' overeenkomstig het door het college van Burgemeester en Wethouders bij zijn voorstel overgelegde ontwerp vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 20 februari 2018.

De griffier,



A.E.T. Wepster

De voorzitter,



A.W. Kolff