

**Notitie n.a.v. inspraakreacties voorontwerp-bestemmingsplan
'Rijksweg A16 – N3'**

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

1. Inleiding

In uw vergadering van 10 november 2015 heeft u het voorontwerpbestemmingsplan 'Rijksweg A16 – N3', inclusief het opgestelde Milieu Effect Rapport (MER), vrijgegeven voor de inspraak. De commissie fysieke leefomgeving heeft het voorontwerpbestemmingsplan besproken op 17 november 2015 en vervolgens heeft de raad op 15 december 2015 eveneens ingestemd met het vrijgeven voor inspraak. Vervolgens is met ingang van 9 januari 2016 gedurende zes weken de gelegenheid geboden om op het plan in te spreken. Het plan is reeds vanaf 15 december 2015 volledig op de website van de gemeente geplaatst en de pdf-bestanden konden worden gedownload. Op 14 januari 2016 is een inloopbijeenkomst gehouden in het Postillion Hotel, Rijksweg 30 te Dordrecht.

2. Inspraakreacties

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

3. Behandeling inspraakreacties

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

Inspraakreactie 1

In deze inspraakreactie wordt aandacht gevraagd voor de gevolgen van het toenemende verkeer op de N3.

Wanneer er geen verdere veranderingen aan de N3 worden aangebracht zijn naar de mening van insprekers de volgende maatregelen nodig om de problemen enigszins te verminderen:

1. Snelheidsvermindering tot 80 km per uur. Dat zorgt voor minder uitstoot van fijnstof en minder geluid. Iedere DB minder is meegenomen. Eén max. snelheid komt ook ten gunste van de verkeersveiligheid.
2. Aanpassen van het wegdek en bruggen, om het geluidsniveau en piekgeluiden te verminderen.
3. Meer geluidsschermen om voor veel woningen het geluid drastisch terug te dringen.
4. Geluidsvoorzieningen aan de woningen.

Samengevat verzoeken insprekers:

Los de fijnstof- en geluidsproblemen op de N3, die ontstaan zijn door verkeerde inschattingen in het verleden, op. Bezorg bewoners een gezondere en meer leefbare leefomgeving.

Commentaar:

In het kader van het bestemmingsplan is een MER opgesteld. Ten behoeve van dit MER heeft onder andere akoestisch onderzoek en onderzoek naar de luchtkwaliteit plaatsgevonden. Het onderzoeksgebied voor de betreffende onderzoeken voldoet aan de wettelijke eisen. Daar waar binnen het onderzoeksgebied aanvullende maatregelen nodig waren, zijn deze meegenomen.

In het kader van dit bestemmingsplan zijn verkeersveiligheidsmaatregelen, geluid beperkende maatregelen en maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit **op de rest van de N3**, in het kader van de bestemmingsplannen DKIV en A16/N3, niet aan de orde.

Bovendien is de toename van verkeer op de N3 als gevolg van de reconstructie van de knoop A16/N3 en de ontwikkeling van Dordtse Kil IV relatief beperkt.

Daarnaast wordt de luchtkwaliteit en het wegverkeerslawaai gemonitord.

Rijkswaterstaat zal in 2019 groot onderhoud gaan uitvoeren aan de N3. Rijkswaterstaat is hierover met de gemeente in overleg. In het kader van het groot onderhoud zal onder meer de akoestische situatie en de verkeersveiligheid worden onderzocht.

Monitoring Geluid

Wettelijk zijn langs alle Rijkswegen de maximale toelaatbare geluidbelastingen vastgelegd door middel van GeluidProductiePlafonds (GPP's). Ook voor de N3 zijn GPP's bepaald. Op de website <http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/geluidregister.aspx> kunnen de vastgestelde GPP's worden geraadpleegd. Met deze GPP's is een zekere groei van het verkeer (tot aan de GPP's) toegestaan.

Om te voorkomen dat de maximaal toegestane geluidsbelasting wordt overschreden, wordt jaarlijks getoetst of de GPP's dreigen te worden overschreden. Deze jaarlijkse toets gebeurt op basis van de werkelijk gemeten verkeersintensiteiten. Indien maximale waarden worden benaderd (verschil kleiner dan 0,5 dB) is Rijkswaterstaat verplicht plannen voor te bereiden om te voorkomen dat de GPP's worden overschreden. Indien dit niet mogelijk is kan Rijkswaterstaat ook het ministerie verzoeken om de GPP's te verhogen.

Luchtkwaliteit

In de MER is getoetst of het plan leidt tot overschrijdingen van de grenswaarden voor NO₂ en fijnstof. Hierbij is het invloedgebied meegenomen. Uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden niet worden overschreden. Het is dan ook niet noodzakelijk om aanvullende maatregelen te treffen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspiraakreactie 2

In deze inspraakreactie wordt verzocht in de oosthoek van de afrit A16 en de aansluiting op de N3 de aanleg van een zonnepark en een bezoekerscentrum mogelijk te maken.

Commentaar:

Deze gronden zijn tot enkele jaren terug gebruikt als 'paardenlandjes'. Op aanschrijving van de gemeente zijn deze ontruimd. Als gevolg van de ligging en de invloed van externe veiligheid (ook het spoor speelt hierbij een rol) zijn vele functies niet mogelijk; het gaat daarbij dan vooral om publiek aantrekkende functies, dan wel functies waardoor bepaalde hoeveelheden personen in het gebied verblijven. In dat licht bezien is een functie als zonnepark een prima oplossing. En dat is het natuurlijk ook in het kader van de duurzaamheidsprogramma's in Dordrecht. Voor deze functie kan het gebied, evenals nu het geval bij de agrarische gronden, worden ontsloten via het gebied Amstelwijck. De hoeveelheid verkeer is gering te noemen.

Gelet op de eerder genoemde problematiek is een functie waar verschillende personen verblijven niet passend in het kader van externe veiligheid. Een bezoekerscentrum kan om die reden geen deel uit maken van de plannen.

De plannen van inspreker worden positief benaderd, echter op dit moment zijn de plannen nog niet concreet genoeg om te worden opgenomen in het bestemmingsplan. Er is geen overeenstemming over kostenverhaal, planschadeafwenteling e.d.

Om deze reden wordt voorgesteld te blijven uitgaan van de in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen agrarische bestemming en de aanleg van het zonnepark mogelijk te maken via een wijzigingsbevoegdheid.

Voorgesteld wordt de mogelijkheid om een zonnepark op deze gronden te kunnen realiseren in het bestemmingsplan op te nemen via een wijzigingsbevoegdheid.

Inspiraakreactie 3

Deze inspreker heeft gronden in het landgoed Amstelwijck waarop pony's lopen. Door de uitvoering van de werkzaamheden aan de A16 komt de weg dichterbij en zelfs voor een gedeelte over de bak waar de pony's lopen. Door de te verleggen sloot verdwijnen de bomen die inspreker al jaren onderhoud en gaat het natuurlijke geluidscherm verloren en bovendien moeten stallen worden verplaatst. Als gevolg van wachtrijvorming op de A16 zullen er botsingen ontstaan doordat automobilisten worden afgeleid door de pony's.

Commentaar:

De voorziene werkzaamheden worden uitgevoerd op gronden die eigendom zijn van Rijkswaterstaat. Geconstateerd is dat een gedeelte van het 'paardenlandje', waaronder opstallen, ligt op gronden van Rijkswaterstaat (illegaal gebruik) en nu als gevolg van de plannen voor de A16-N3 dient te worden ontruimd. In de nieuwe situatie kan Rijkswaterstaat niet worden verplicht de bomenrij te behouden c.q. een geluidscherm o.i.d. te plaatsen. Indien inspreker een bomenrij wenst ter afscherming kan die op eigen grond worden geplaatst.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

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

Inspraakreactie 4

In deze inspraakreactie wordt in grote lijnen hetzelfde opgemerkt als in de inspraakreactie onder 3.

Commentaar:

Zie het commentaar bij de inspraakreactie onder 3.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspraakreactie 5

In deze inspraakreactie worden ernstige zorgen voor ernstige verkeershinder op het knooppunt uitgesproken. Om een goede doorstroming naar Dordtse Kil III en de Hoeksche Waard te verkrijgen verzoekt inspreker de volgende maatregelen te nemen:

1. de nieuwe verkeerslichten installaties (vanaf A16/Rijksstraatweg/ N3) zullen optimaal op elkaar moeten worden afgesteld.
2. aparte rijstrook voor het verkeer dat rechtsaf wil slaan naar Kil III of Hoeksche Waard; hiervoor kan het bestaande talud wellicht worden gebruikt door een damwand te slaan of o.i.d.
3. de bebording die aangebracht gaat worden bij de kruising afslag A16/Rijksstraatweg zal duidelijk moeten aangeven dat het verkeer voor Dordtse Kil III en Hoeksche Waard een aparte rijstrook aan de rechterzijde van de kruising heeft.
4. Door middel van een simulatie zouden wij graag de gevolgen van de nieuwe situatie willen zien en kunnen beoordelen hoe het toegenomen verkeer in de nabije toekomst zich gaat gedragen.

Commentaar:

Uit het verkeersonderzoek is gebleken dat de geprognosticeerde intensiteiten verwerkt kunnen worden op de genoemde wegvakken/kruispunten. Om tegemoet te komen aan de geuite zorgen, heeft Rijkswaterstaat in aanvulling op de uitgevoerde verkeersonderzoeken aan de hand van een dynamisch model de verkeersafwikkeling voor de huidige en toekomstige situatie voor de knoop A16-N3 onderzocht. De conclusie op basis van het eerder uitgevoerde verkeersonderzoek wordt met de uitkomsten van de dynamische modelstudie onderschreven. De verkeersregelininstallaties vanaf A16 / Rijksstraatweg / N3 / Pieter Zeemanweg worden onderling gekoppeld en op elkaar afgesteld.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspraakreactie 6

In deze inspraakreactie wordt de noodzaak voor het nemen van maatregelen ten behoeve van de verkeersafwikkeling op het knooppunt A16-N3 onderschreven. Inspreker is van mening dat de "voorkeursvariant" op een aantal punten nog verder kan worden verbeterd door:

- a. een rechtstreekse afslag vanaf de N3 naar Rotterdam alsnog als potentiële optie (opnieuw) te onderzoeken. Het kruisend verkeer zal hierdoor verder worden verminderd, wat een positief effect zal hebben op de doorstroming en daarmee de luchtkwaliteit;
- b. bij uitvoering van de nu voorliggende voorkeursvariant het verkeer op de N3 reeds in een vroeg stadium (eerder dan nu het geval is) naar de juiste rijbaan/rijbanen te leiden (tijdiger voorsorteren);

- c. nog eens goed naar de combinatie te kijken van een verbeterde doorstroming N3 richting Breda, het aanleggen van een toe- en afrit ten behoeve van Dordtse Kil-IV en het toekomstige "chokepoint" Moerdijkbrug. De hiervoor genoemde combinatie zou het "neutrale effect" van de voorkeursvariant in - naar verwachting - 2030 ruim eerder kunnen doen bereiken;
- d. het verkeer naar en van Dordtse Kil III via de nieuwe toe- en afrit Dordtse Kil-IV te dirigeren.
Hiermee wordt het kruisend verkeer op het knooppunt A16-N3 verder teruggedrongen, wat de doorstroming ten goede komt;

Voorts is inspreker verbaasd dat noch in het voorontwerpbestemmingsplan, noch in de onderliggende stukken, rekening lijkt te zijn gehouden met de technologische ontwikkelingen bij de auto-industrie.

Commentaar:

Verkeer

- a. De optie van een rechtstreekse afslag vanaf de N3 richting Rotterdam is niet verder uitgewerkt omdat er verkeerskundig een aantal nadelen aan kleven:
 - Een toerit naar A16-noord aan de noordzijde van N3/A16 in plaats van de huidige lus aan de zuidzijde levert geen winst op, maar verlies, door de grotere stroom vanaf N217 die nu conflictvrij wordt afgewikkeld.
 - Een toerit naar A16-noord aan de noordzijde van N3/A16 in aanvulling op de huidige lus aan de zuidzijde levert hooguit marginaal winst op. Het gaat om een beperkte stroom, die dan gecombineerd moet worden met een stroom die nu conflictvrij afgewikkeld wordt, hetgeen dan niet meer mogelijk is. Bovendien moet die stroom dan dus een rechtsaf beweging maken, waarvoor alsnog ruimte in de regeling moet worden gegeven.
 Bovendien blijft de kruisende beweging aanwezig in verband met de verkeersstroom van de N217 naar de Laan van Europa. Deze wordt nu gecombineerd met de verkeersstroom van de N3 naar de A16 in noordelijke richting.
- b. De suggestie wordt meegenomen in de uitwerking van het bebordings- en routeringsplan.
- c. De nu voorgestelde maatregel zorgt ervoor dat verkeer vanaf de N3 in de richting A16-Breda een langere buffer heeft, waardoor de knoop N3-A16 vrij blijft van dit (wachtende) verkeer dat de A16 op wil rijden. Aan het einde van de toerit komt het verkeer met 1 rijstrook de A16, net als in de huidige situatie. Het wordt onderkend dat de capaciteit van de A16 nabij de Moerdijkbrug gelimiteerd is. Dat staat echter los van het doel van het project A16-N3 en van de nu voorgestelde oplossing, aangezien het verwachte effect op de doorstroming van de A16 ten gevolge van de maatregel neutraal is. Hierbij wordt opgemerkt dat de gehanteerde verkeersintensiteiten worst case zijn ten aanzien van het economisch groeiscenario en de volledige uitgifte van Dordtse Kil IV. In de praktijk zullen effecten dan ook naar verwachting later bereikt worden.
- d. De suggestie wordt meegenomen in de uitwerking van het bebordings- en routeringsplan.

Technologische ontwikkeling

In de berekening van de luchtkwaliteit en geluid worden concrete ontwikkelingen in de berekeningsmodellen verwerkt. Voor de effectuering van technologische ontwikkelingen zijn we afhankelijk wat hierover op Europees niveau wordt afgesproken.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspraakreactie 7

Deze *anonieme* inspraakreactie keert zich tegen het feit dat:

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

Commentaar:

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

a. Milieubelang niet volwaardig meegenomen

Er is een MER opgesteld juist met de bedoeling het milieubelang bij de besluitvorming volwaardig te laten meewegen. In het MER heeft een brede afweging plaatsgevonden van de verschillende milieuaspecten. Voor de beantwoording met betrekking tot naleving geluid, monitoring luchtkwaliteit en groot onderhoud N3 wordt verwezen naar het commentaar op de inspraakreactie onder 1.

Zie voor het overige 'Vooraf', onderdeel MER.

b. Verkeer en milieu N3

Afbakening onderzoeksgebied

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

N3 elders

Buiten de projectgrenzen zijn voor de N3 geen maatregelen opgenomen. Wel wordt buiten de projectgrenzen het wegverkeerslawaaï (op basis van geluidproductieplafonds), luchtkwaliteit (NSL) en externe veiligheid jaarlijks gemonitord. Indien nodig kan dit leiden tot maatregelen.

Verkeerscijfers

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

Afvalverbrandingsinstallatie/energie-installatie

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

c. Toename ongevallen

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

d. Goede ruimtelijke ordening

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

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

Zowel in het bestemmingsplan, als in het opgestelde MER zijn ook de door inspreker genoemde onderdelen geluid en luchtkwaliteit uitvoerig onderzocht. Daarnaast wordt ook voor de N3 het wegverkeerslawaaï, luchtkwaliteit en externe veiligheid gemonitord om indien nodig maatregelen te treffen. Met deze monitoring wordt een goede ruimtelijke ordening geborgd.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspiraakreactie 8

In deze inspraakreactie wordt aangegeven dat men tegen de verbreding van de rijksweg is omdat dat de leefbaarheid ernstig aantast in verband met geluid en uitzicht. Men raakt een gedeelte van de huiskavel kwijt en dat heeft gevolgen voor het houden van dieren. Voorts wordt er op het perceel een hoogspanningsmast geplaatst en dat komt de bewerkbaarheid niet ten goede.

Commentaar:

De afstand van de woning tot de A16 is ca. 200 m; dat wordt nu met ca. 15 m verkleind. Direct achter de woning bevindt zich een bedrijfsopstal, die het uitzicht op het achterliggende gebied beïnvloedt. Op genoemde afstand zal naar verwachting de aanpassing van de A16 niet tot echte beperkingen van het uitzicht leiden.

In het akoestisch onderzoek is de geluidssituatie in beeld gebracht en door het treffen van maatregelen is de toename van geluid zoveel mogelijk weggenomen. Daar waar de geluidsniveaus bij saneringswoningen onvoldoende kunnen worden teruggebracht wordt een onderzoek naar gevelisolatie opgestart.

Volgens de gegevens van het kadaster behoren de betreffende gronden niet tot de eigendom van inspreker. Waarschijnlijk worden deze gronden door inspreker gebruikt.

Inmiddels is een omgevingsvergunning voor het verplaatsen van een hoogspanningsmast verleend. Ook hier geldt dat de eigenaar over de uitvoering afspraken moet maken met de gebruikers van zijn gronden. Navraag bij de eigenaar heeft geleerd dat dat is gedaan.

Nu deze verplaatsing concreet is geworden is de betreffende aangepaste locatie en daarmee ook de zone van de hoogspanningsverbinding alsnog opgenomen in dit bestemmingsplan.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspiraakreactie 9

In deze inspraakreactie worden de nodige opmerkingen gemaakt over bereikbaarheid van wegen voor landbouwverkeer (breedtemaat, ontheffing, verkeersregeling bij tunnel Wioldrechtse Zeedijk). Voorts vraagt inspreker zich af op welke wijze de waterproblematiek bij hoosbuien wordt opgelost. Als gevolg van de verbreding van de A16 en de aanleg van Dordtse Kil IV raakt inspreker land kwijt en hij vraagt compensatie grond terug.

Commentaar:

Het is de bedoeling dat de Aquamarijnweg zal worden opengesteld voor landbouwverkeer. Dit moet nog verder worden afgestemd.

Ontheffing voor brede voertuigen moet in Dordrecht bij de betreffende wegbeheerder worden aangevraagd. Op termijn kan dit rechtstreeks bij de RDW.

De suggestie voor een verkeersregeling bij genoemde tunnel wordt serieus bekeken als flankerende maatregel.

Het Waterhuishoudingsplan voor Dordtse Kil IV voorziet in de aanleg van een robuust en klimaatbestendig watersysteem. De aangelegde watersystemen voldoen straks aan de norm $T=100 + 10\%$. Dat is een bui die eens in de 100 jaar voor komt $+ 10\%$ reserve. Hierbij is uiteraard rekening gehouden met het extra verhard oppervlak van de rijksweg en de bedrijventerreinen. Ook het vasthouden en hergebruik van hemelwater door de bedrijven wordt gestimuleerd door bijvoorbeeld de aanleg van groene daken. Op het bedrijventerrein wordt extra ruimte gereserveerd voor het opvangen van hoosbuien, zodat het gemaal Prinsenheuvel niet overbelast wordt. Maar ook deze zware norm heeft een overschrijdingskans, bijvoorbeeld de wolkbreuk in augustus 2015. Maar, daarentegen was het 30 jaar geleden dat een soort gelijke extreme bui over Dordrecht heen trok.

Inspreker bewerkt als loonwerker diverse agrarische gronden. Om de gronden in Dordtse Kil IV te kunnen gebruiken voor de aanleg van een bedrijventerrein c.a. zullen deze gronden moeten worden aangekocht. De grondeigenaar en gemeente zijn daarbij partij. De gemeente heeft daarbij geen relatie met het loonwerkersbedrijf dat de gronden namens de eigenaar bewerkt.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspraakreactie 10

Deze inspreker heeft gronden achter de Keerweer en verzoekt deze gronden een bedrijfsbestemming te geven.

Commentaar:

De betreffende gronden hebben reeds in het bestemmingsplan Uitbreidingsplan in hoofdzaak Dubbeldam uit 1965 een verkeersbestemming. Een ruime verkeersbestemming om de aansluiting A16 en N3 goed vorm te kunnen geven. In 1965 ging het overigens niet om de N3 maar om een verbinding in oostelijke richting (Rijn-Ruhr route).

In het bestemmingsplan Dordtse Kil III uit 1999 zijn de nu aan de orde zijnde gronden bewust buiten dat plan gelaten, waardoor de ruime verkeersbestemming bleef gelden. Ook in het meest recente bestemmingsplan Dordtse Kil uit 2013 hebben de gronden een verkeersbestemming. Nu is er een plan voor uitvoering van verkeersfuncties en blijkt slechts een gedeelte van het perceel nodig te zijn.

Inspreker heeft de gronden in 1996 gekocht met de wetenschap van een verkeersbestemming, maar in de hoop dat het een andere bestemming zou kunnen worden.

Helaas voor inspreker is dat niet gebeurd en is dat ook nu niet het geval.

De gronden hebben een agrarisch gebruik, liggen achter de Keerweer en zijn slecht ontsloten. In het bestemmingsplan Rijksweg A16 – N3 zijn de gronden overeenkomstig het huidige gebruik bestemd.

Inspreker vraagt om de aangegeven agrarische bestemming te wijzigen in een bedrijfsbestemming en bij deze bestemming tevens aandacht te besteden aan een adequate uitweg en bereikbaarheid van de percelen.

Om verschillende redenen kan aan dit verzoek niet worden voldaan:

- Er is in Dordrecht en in de regio voldoende bedrijventerrein voor kleine bedrijven beschikbaar.
- Gronden liggen geheel binnen de veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen (externe veiligheid).
- Percelen zijn niet optimaal ontsloten voor bedrijfsvestiging.
- Extra verkeer op de Rijksweg als gevolg van nieuw te ontwikkelen functies is niet acceptabel.
- De bedrijfsbebouwing aan de Keerweer is destijds ontwikkeld als geluidsschermbouw, daardoor passend in de karakteristiek van de Rijksweg woningen te kunnen bouwen. Deze situatie is nu niet aan de orde.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.

Inspraakreactie 11

In deze inspraakreactie wordt verzocht de bestemmingsgrenzen van het perceel van inspreker te verruimen, zodat de bestaande plannen voor de aanleg van parkeerplaatsen kunnen worden uitgevoerd.

Voorts wordt verzocht het mogelijk te maken dat er een reclamemast kan worden geplaatst met een hoogte van 45 m.

Commentaar:

Het voorstel tot het verruimen van het aantal parkeerplaatsen is op de voorgestelde locatie niet zonder meer uitvoerbaar. Er ligt een watergang die van belang is in het kader van waterberging. Inspreker is verzocht met een andere oplossing te komen, die voor gemeente en waterschap aanvaardbaar is. In januari 2017 is een principe-overeenstemming bereikt en die oplossing kan in het bestemmingsplan worden verwerkt. Bij de grondtransactie en de watervergunning moeten door de aanvrager de verdere details worden uitgewerkt en zal worden bezien of daadwerkelijk tot uitvoering kan worden gekomen.

De bestaande mast met een hoogte van ca. 40 m met naamaanduiding van het bedrijf ('M') wordt alsnog in de verbeelding aangeduid. Via een afwijking kan die worden verplaatst naar een andere locatie binnen de bestemming tot een hoogte van maximaal 45 m, voor zover geen bezwaar van Rijkswaterstaat (veiligheid op rijkswegen).

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan aan te passen voor zowel het uitbreiden van het parkeerterrein, als de mast met naamaanduiding.

Inspiraakreactie 12

Deze inspraakreactie heeft vooral betrekking op elementen van het voorontwerpbestemmingsplan Dordtse Kil IV en wordt dan ook in dat kader van commentaar voorzien. Drie onderdelen hebben met name betrekking op het voorontwerpbestemmingsplan Rijksweg A16 – N3 en worden voor de overzichtelijkheid ook in dit plan behandeld:

- a. Parallelweg: lost probleem filevorming niet op, deze niet verhoogd ten opzichte van A16 aanleggen. Invloed van grondlichaam op woningen.
- b. Geluidhinder: bewoners ondervinden geluidhinder van A16 en vrezen dat dit toeneemt door realisatie parallelweg en bedrijventerrein. Men wil concrete maatregelen opgenomen zien worden in het bestemmingsplan. Niet alleen voor de woningen, maar ook daarbuiten.
- c. Luchtkwaliteit: men is niet gerust gesteld met de stelling dat er geen sprake is van overschrijding van de normen.

Commentaar:

a. Parallelweg

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

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

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

b. Geluidhinder

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

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en het daarbij geldende wettelijk reken- en meetvoorschrift (RMG-2012). In dat onderzoek is bekeken of de toename van geluidniveaus door het treffen van doelmatige maatregelen kan worden weggenomen. Doelmatig wil zeggen dat er een balans dient te zijn tussen de geluidsniveaus die moeten worden weggenomen en de kosten van maatregelen om dat te realiseren. Dit doelmatigheidscriterium is ook in de wet vastgelegd. Concreet wordt er op een deel van de A16 en een deel van de N3 2 laags ZOAB aangelegd, wat meer geluid reduceert dan standaard ZOAB en er worden geluidschermen gerealiseerd.

Belangrijk hierbij is te realiseren dat er conform de wet gerekend moet worden op de gevel van de woning en niet in de tuin ervoor. Als maatregelen niet doelmatig zijn en de beoogde geluidniveaus (voor saneringswoningen is de streefwaarde 60 dB) te hoog zijn, wordt er een gevelisolatieonderzoek uitgevoerd om te kijken welke maatregelen nodig zijn om het wettelijk geldende binnenniveau te halen. Dit kan resulteren in maatregelen aan de gevel van de woning.

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

Ook langs de spoorweg is de voornoemde wetgeving van toepassing. Door de jaarlijkse monitoring wordt ervoor gezorgd dat het geluidniveau niet ongecontroleerd kan groeien.

Ten aanzien van de genoemde windrichting moet worden opgemerkt dat de geluidberekeningen volgens het reken- en meetvoorschrift 2012 gebaseerd zijn op etmaal gemiddelde verkeersintensiteiten en gemiddelde weersomstandigheden. Er zullen dus altijd situaties voorkomen dat het geluidniveau hoger is dan het gemiddelde niveau.

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

c. Luchtkwaliteit

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

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

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet aan te passen.