



Bestemmingsplan Noordoever fase 1

Beantwoording zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan

Versie: maart 2024



Inleiding

In dit document wordt verslag gedaan van zienswijzen betreffende het ontwerpbestemmingsplan Noordoevers fase 1 voor het realiseren van maximaal 176 wooneenheden, 385 m² horeca en een hulpdienstengebouw.

Van 14 december 2023 tot en met 24 januari 2024 heeft het ontwerpbestemmingsplan met de daarbij behorende stukken, de ontwerpbeschikking en het hogere waarden besluit voor iedereen ter inzage gelegen op ruimtelijkeplannen.nl evenals de gemeentelijke website, www.h-i-ambacht.nl. In deze periode zijn burgers en instanties in de gelegenheid gesteld om een zienswijze kenbaar te maken. De ontvangen reacties zijn beoordeeld en mits passend in het bestaande ruimtelijk beleid van de gemeente meegenomen in het vast te stellen bestemmingsplan.

Kennisgeving van de terinzagelegging heeft plaatsgevonden in de Staatscourant en is gepubliceerd onder de Crisis en herstelwet.

In dit verslag worden de ingediende zienswijzen samengevat, waarna het standpunt van de gemeenteraad is weergegeven. De samenvattingen van de zienswijzen hebben overigens slechts tot doel om de leesbaarheid van deze nota te vergroten. Bij de beoordeling zijn de volledige brieven met bijlagen, zoals deze bij de gemeente zijn ingediend, betrokken. Tenslotte is een overzicht van de ambtshalve wijzigingen opgenomen.

Beoordeling zienswijzen

In totaal zijn samen vier zienswijzen binnengekomen voor het ontwerpbestemmingsplan. Deze worden in onderstaande tabel samengevat en van een reactie voorzien.

Beoordeling zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan				
Nr.	Algemene gegevens	Samenvatting	Beoordeling	Aanpassing/wijziging
1.1	Indiener zienswijze 1	Bouwhoogte - De in artikel 6.2.2, onder b, in de verbeelding opgenomen bouwhoogte is 13 en 15 meter en op twee plekken zelfs 23 en 24 meter. Relatief hoog ten opzichte van 10 meter o.b.v. het vigerende bestemmingsplan. Vanaf waar wordt het maaiveld gemeten? Als dit 4 meter hoger is dan het bestaande maaiveld is het verschil nog groter. In de toelichting wordt hier geen rekening mee gehouden.	De vigerende bestemming van de locatie is bedrijfsbestemming. Deze bestemming wordt aangepast om woningbouw te realiseren. In december 2020 is de nota van uitgangspunten Noordoevers in de commissievergadering besproken. Deze nota is op 1 februari 2021 in de raadsvergadering vastgesteld. In de nota van uitgangspunten Noordoevers zijn de uitgangspunten voor de bouwhoogte opgenomen. Het planvoornemen is in lijn met deze nota van uitgangspunten. De woningen in het plangebied worden gerealiseerd op een veilige buitendijkse hoogte. De hoogte van het toekomstig maaiveld betreft circa 3,3 m +NAP en de peilhoogte van de woningen betreft 3.35 m +NAP. Om deze hoogte te halen, wordt het huidige maaiveld, van gemiddeld circa 2,85 m +NAP, nog iets opgehoogd. Verder ligt de Veersedijk op circa 5 m +NAP, waardoor een deel van het project wegvalt achter de dijk.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.



1.2	Indiener zienswijze 1	Bouwhoogte – De indieners van de zienswijze vrezen voor inbreuk op de privacy. Realisatie van de beoogde hoogbouw heeft inkijk in de woning van de indieners van de zienswijze tot gevolg. Mede door het voornemen op de woonkamer op de eerste verdieping te plaatsen, waar de bewoners het meeste zullen verblijven.	De afstand tussen de woningen aan de Watersnip en de te realiseren woningen bij de Noordoever bedraagt circa 125 meter of meer. De afstand tussen de woning van de indiener van de zienswijze aan de Veersedijk en de meest noordelijke te realiseren appartementen bedraagt circa 100m. Dit is een ruime afstand, waardoor inbreuk op privacy gering zal zijn. Er is volledigheidshalve nog onderzoek gedaan naar het zicht op en vanaf de woningen van indieners van de zienswijze vanuit verschillende invalshoeken. Deze onderzoeken zijn als bijlage bij de nota beantwoording zienswijzen gevoegd. De onderzoeken bevestigen dat de inbreuk op de privacy zeer beperkt en aanvaardbaar is.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
1.3	Indiener zienswijze 1	Bouwhoogte - De beoogde hoogbouw leidt tot beperking van het vrije uitzicht van de indieners van de zienswijze. Zij hebben de percelen tussen 2017 tot 2019 gekocht, met daarbij behorend vrij uitzicht. De locatie en daarmee bijbehorend uitzicht is meegewogen in de prijs die cliënten hebben betaald.	De afstand tussen de woningen aan de Watersnip en de te realiseren woningen bij de Noordoever bedraagt een ruime afstand van circa 125 meter of meer. De Veersedijk, die circa 2 m hoger ligt dan het maaiveld van de nieuwbouw, ligt daarbij nog tussen het plangebied en de woningen aan de Watersnip in. Ook zijn er woningen tussen de Watersnip en het project, aan de Onderdijkse Rijkweg, gesitueerd. Door deze afstand en al hetgeen daartussen is, zal de vermindering van vrij uitzicht beperkt zijn. Zie ook de reactie op zienswijze 1.2. en de bijlage bij deze nota. Het noordelijke appartementencomplex bij de Noordoever is georiënteerd naar de dijk en de Sophiapolder, wat te zien is in de omgevingsvergunning. Door deze oriëntatie zal vermindering van vrij uitzicht voor de woning van de	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.



			indiener van de zienswijze aan de Veersedijk beperkt zijn. Dit is ook in de bijlage weergegeven. Overigens als de indieners van de zienswijze menen dat zij aanspraak kunnen maken op een planschadevergoeding staat dit buiten dit bestemmingsplan als zodanig. Er is een wettelijke regeling voor planschadevergoeding en een gemeentelijke planschadeverordening die alsdan zal worden gevolgd.	
1.4	Indiener zienswijze 1	Bouwhoogte - Uit de toelichting bij de planregels blijkt niet welke overwegingen ten grondslag hebben gelegen aan de in het plan opgenomen maximum bouwhoogten. Uit de Omgevingsvisie van de raad van 2023 blijkt dat er nog geen duidelijke keuze is gemaakt ten aanzien van verdichting in de gemeente door het toestaan van hogere bouwhoogtes.	In december 2020 is de nota van uitgangspunten Noordoevers in de commissievergadering besproken. Deze nota is op 1 februari 2021 in de raadsvergadering vastgesteld. In de nota van uitgangspunten Noordoevers zijn de eisen en uitgangspunten voor de Noordoevers op het grondgebied van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht vastgelegd. In paragraaf 9 van de nota van uitgangspunten is het aantal bouwlagen opgenomen. Tevens is op hoofdlijnen afstemming geweest met de gemeente Zwijndrecht. Verder is in deze raadsvergadering ingestemd met het stedenbouwkundigplan fase 1. Het bestemmingsplan is in lijn met de vastgestelde Nota van uitgangspunten voor de Noordoevers.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
1.5	Indiener zienswijze 1	Bouwhoogte – belangen van omwonenden moeten worden meegewogen. Een eerste aanzet door omwonenden is gedaan, zo blijkt uit het verslag van de inloopbijeenkomst van 30 november 2022. Een beoordeling/belangenafweging ontbreekt echter nog. De indieners van de zienswijze vragen dit punt opnieuw in overweging te	De inloopavond op 30 november 2022, georganiseerd door de ontwikkelaar, was een avond waar omwonenden en belanghebbenden zijn geïnformeerd over de planvorming. Naast het doel van de avond om de mensen te informeren staat de ontwikkelaar ook altijd open voor ideeën en wensen. Daarbij zijn diverse wensen en ideeën meegenomen in de planvorming, wanneer het past binnen de nota van uitgangspunten	De reactie leidt <u>wel</u> tot wijzigingen in het bestemmingsplan.



		nemen en te bezien welke maatregelen getroffen kunnen worden om gevolgen voor omwonenden te beperken.	en overige randvoorwaarden. Niet alle wensen en ideeën zijn meegenomen. In hoofdstuk 7.2 van de toelichting wordt een samenvatting gegeven van de doorgevoerde wijzigingen.	
1.6	Indiener zienswijze 1	Parkeren – De indieners van de zienswijze zijn bezorgd over de parkeerruimte bij het plangebied. In de toelichting van het bestemmingsplan staat dat de parkeerbehoefte 348 is, maar dat in eerste instantie 341 plekken worden aangelegd, afhankelijk van de behoefte. Cliënten twijfelen of dit voldoende is.	De overige 7 parkeerplekken worden alsnog aan het plangebied toegevoegd, waardoor voldaan wordt aan de Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht. De 7 parkeerplekken worden gerealiseerd op de plek die daarvoor gereserveerd is. Deze plek is weergegeven in figuur 7, paragraaf 4.1 van het verkeersonderzoek (bijlage 3 bij de toelichting). De parkeerplaatsen zijn verwerkt op het concept inrichtingsplan (zie figuur 8 in het verkeersonderzoek) en worden opgenomen in het definitieve inrichtingsplan dat conform het voorschrift in de omgevingsvergunning drie weken voor start van de bouw ter goedkeuring aan het team Verkeer en Wegen van de gemeente worden toegezonden. Verder wordt in art. 10.2 van de regels van het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor parkeren. Deze regel zorgt ervoor dat de in dit plan aangewezen gronden slechts in gebruik mogen worden genomen onder de voorwaarde dat voldoende parkeerplaatsen, als bedoeld in art. 10.2 onder a, zijn gerealiseerd en in stand worden gehouden. Hierbij wordt voldaan aan de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht.	De reactie leidt <u>wel</u> tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
1.7	Indiener zienswijze 1	Parkeren - Het bestemmingsplan geeft geen garantie voor voldoende parkeerplekken en stelt de omwonenden niet gerust. In de omgevingsvergunningprocedure wordt ook geen zekerheid geboden. Daarin is bepaald dat	Zie de reactie op zienswijze 1.6.	De reactie leidt <u>wel</u> tot wijzigingen in het bestemmingsplan.



		het inrichtingsplan waarop de parkeerplekken moeten zijn ingetekend slechts drie weken voor aanvang van de bouw ingediend hoeven te worden. Daarbij wordt geen voorwaarde aan de vergunning verbonden omtrent het aantal aan te leggen parkeerplekken.		
1.8	Indiener zienswijze 1	Parkeren - Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de aanwezigheidspercentages voor wat betreft de calamiteitendienst en het pontje zijn aangeleverd door de gemeente. Het is de indieners van de zienswijze niet duidelijk waar deze percentages op zijn gebaseerd. Het pontje wordt veel gebruikt in het weekend, wat invloed heeft op de parkeerbehoefte.	Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de calamiteitendienst en de pont (ook wel voetveer) is bepaald door de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht bij het vaststellen van de nota van uitgangspunten. Voor de pont is dit gebaseerd op basis van het huidige gebruik van de pont. Zo vaart de pont niet altijd. Er wordt in de zomerperiode alleen gevaren op woensdag, zaterdag en zondag tussen 12u en 17u. Het pontje zal in het weekend dus vaker gebruikt worden, hiermee is rekening gehouden in het verkeersonderzoek (bijlage 3 bij de toelichting). In tabel 2 van het verkeersonderzoek zijn de aanwezigheidspercentages aangegeven per functies uit het plangebied. Het pontje is daarbij op 100% aangegeven op de zaterdagmiddag en zondagmiddag. De maatgevende periode (lees meeste vraag naar parkeren) voor bezoekers in het hele plangebied is de zaterdagavond. Maar dan vaart het pontje niet. Daarnaast komt veel bezoek van het pontje met de fiets. De calamiteitendienst is enkel actief als er calamiteiten zijn in de Sophiapolder. Een calamiteit is incidenteel, maar hiermee is wel rekening gehouden in het verkeersonderzoek (zie tabel 2 van het verkeersonderzoek).	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
1.9	Indiener zienswijze 1	Parkeren - Het plan houdt geen rekening met recreatief parkeren en dit kan leiden tot parkeeroverlast in de naastgelegen wijk.	Naast de bestemming wonen zijn er ook andere voorzieningen in het plangebied. Het pontje en de	De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan



			horeca zijn meegenomen in de berekeningen voor de parkeerbehoefte. Zie met betrekking tot het pontje de beantwoording van zienswijze 1.8. Er zijn geen recreatieve bestemmingen in het plangebied. Daarnaast zullen passanten ook aanmeren met een boot aan de steiger en weer vertrekken met de boot. Wandelaars of fietsers zullen te voet of met de fiets komen. Het planvoornemen voldoet aan de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht.	
1.10	Indiener zienswijze 1	I/C Verhouding - Verhouding tussen werkelijke intensiteit verkeer en de theoretische capaciteit is berekend aan de hand van verkeerstellingen die zijn uitgevoerd in 2019. Deze tellingen zijn na bijna 5 jaar niet representatief, zeker niet nu er in die jaren nog nieuwbouw is opgeleverd in de wijk.	Het klopt dat de verkeerstelling in oktober 2019 is uitgevoerd. Daarbij wordt ook gekeken naar de autonome situatie van 2040, zoals blijkt uit paragraaf 2 van het verkeersonderzoek. Hierin zijn zowel de woningbouwontwikkeling van de Noordoever in Hendrik-Ido-Ambacht als de woningbouwontwikkeling van de Noordoever in Zwijndrecht meegenomen. De verkeerstelling van 2019 is opgenomen om de vergelijking te kunnen maken met de toekomstige situatie in 2040. Het huidige verkeersmodel van oktober 2023 is bewust niet gebruikt, omdat gebleken is dat de gegevens uit dat model niet representatief zijn vanwege de jaren in de corona-periode en er fouten in zitten. Om een representatieve en correcte weergave te gebruiken voor het verkeersonderzoek is dus gebruik gemaakt het voorgaande verkeersmodel.	De zienswijze leidt <u>wel</u> tot wijzigingen in het bestemmingsplan



			Verder is nagegaan of er een nieuwe verkeerstelling beschikbaar is en in welke mate deze afwijkt. Gebleken is dat er een nieuwere telling van 2022 beschikbaar is op de Veersedijk. Deze telling wordt toegevoegd aan het verkeersonderzoek. Uit deze telling blijkt dat er in 2022 minder verkeer over de Veersedijk rijdt, vergeleken met de telling uit 2019. Ook is het onderzoeksbureau nagegaan of er vanuit het huidige verkeersmodel (oktober 2023, met fouten) een tussentijdse conclusie te trekken is op de significante wijzigingen. Naar aanleiding daarvan is geconstateerd dat in het verkeersmodel van oktober 2023 minder verkeersbewegingen (circa 2000 mvt per etmaal) in 2040 verwacht zijn vergeleken met het voorgaande verkeersmodel. Geconcludeerd wordt dat in het bestemmingsplan een worst-case aanname is gedaan.	
1.11	Indiener zienswijze 1	Verkeersdrukke en geluidhinder – De indieners van de zienswijze vrezen voor parkeeroverlast in hun straat/wijk en toename van verkeersdrukke. De straat van de indieners van de zienswijze is voor automobilisten een doodlopende straat, maar fiets- en wandelverkeer kan via deze weg naar het plangebied. Ze verwachten een toenemende verkeers- en geluidhinder te ondervinden van fietsers en voetgangers. Dit lijkt niet in het verkeersonderzoek meegewogen te worden. Daarin wordt slechts ingegaan op autoverkeer. De indieners van de zienswijze verzoeken ook deze verkeersstromen te onderzoeken.	Buiten het plangebied wordt een tweerichtingsfietspad aangelegd op de Veersedijk. Dit zal voor de fietsers de doorgaande route worden langs de dijk. Via deze route zullen de meeste fietsers het plangebied bereiken. De fietsroute ontlast gedeeltelijk het verkeer op de Veersedijk, waardoor de verkeersveiligheid toeneemt. Dit neemt niet weg dat er fietsers door de Watersnip zullen rijden. De fietsers richting het westen, het dorp, kunnen via de Watersnip of Aalschover fietsen. Doordat de fietsers worden verdeeld om over de Veersedijk, de Watersnip en Aalscholver te fietsen betreft dit een beperkte toename van fietsers. Dit zal met name gaan om	De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan



			bestemmingsverkeer. Daar komt bij dat de Watersnip geen deel uit maakt van de route die vanuit het plangebied naar de middelbare scholen in het omliggende gebied leidt. Het schoolgaand fietsverkeer zal dus over of langs de Veersedijk en/of Onderdijkse rijweg fietsen en niet langs de Watersnip. De verkeerssituatie in de Watersnip zal dus niet significant wijzigen. De wegprofielen kunnen de beperkte toename van fietsers goed aan. De geringe toename van fietsers zal niet tot problemen leiden in de afwikkeling van het verkeer. De Watersnip betreft bovendien openbaar gebied, die toegankelijk is voor iedereen. De wandelaars zullen vooral het pad tussen de Watersnip en de Volgerlanden gebruiken, het Sophiapark, wat speciaal aangelegd is voor wandelaars. Hierdoor zal ook geen overlast door wandelaars te verwachten zijn op de Watersnip. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd op grond van het wettelijk kader van de Wet geluidhinder ten aanzien van de toekomstige geluidbelasting vanwege het wegverkeer en industriegeluid. Hieronder valt niet de mogelijke geluidhinder van fietsers en voetgangers.	
1.12	Indiener zienswijze 1	Verkeersdrukke en geluidhinder - De indieners van de zienswijze vrezen voor meer lawaai door de bouwplannen. De (hoog)bouw zal ervoor zorgen dat geluid zal weerkaatsen tussen de bouw binnen het plangebied en de	Voor het planvoornemen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, deze is toegevoegd aan bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan. Voor geluidseffecten van het plan op de bestaande woningen is aangesloten op de methodiek van reconstructie zoals	De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan



		woningen aan de Watersnip. Dit is niet onderzocht. Geluidhinder die omwonenden zullen ondervinden als gevolg van de beoogde ontwikkeling, zijn niet dan wel onvoldoende meegenomen.	opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh) om te bepalen of (reflecterend) geluid een aandachtspunt is. Indien sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde voor nieuwbouw of een toename van 1,50 dB of meer bij bestaande woningen dan wordt onderzocht of geluidbeperkende maatregelen mogelijk zijn. Reflectie van het plan op bestaande woningen is onderzocht in het akoestisch onderzoek. In bijlage A3, zijn in bijlage 3B van het akoestisch onderzoek de geluidbelastingen in beeld gebracht op bestaande bebouwing aan de Onderdijkse Rijkweg, Aalscholver en Hooftstraat in de situatie met en zonder nieuwbouw. Gezien de hogere ligging van de weg en de nieuwbouw ten opzichte van de bestaande woningen is de bijdrage vanwege reflecties op de begane grondlaag maximaal 0,3 dB en op de verdieping kleiner of gelijk aan 0,7 dB. De rekenpunten zijn hierbij gelegd op de Onderdijkse Rijkweg. De Watersnip ligt zelfs nog verder van het plangebied af richting het westen, waardoor het geluidseffect nog minder zal zijn. De woning van de indiener van de zienswijze aan de Veersedijk ligt ten noorden van het plangebied. De Veersedijk ligt ten opzichte van het plangebied en de betreffende woning aan de westzijde. Op de woning kan dus geen reflectie ontstaan vanwege verkeer. Ten gevolge van de verkeersgeneratie van de nieuwbouw en de reflecties naar de omgeving is bij de bestaande woningen rondom het plangebied een	
--	--	---	---	--



			toename van maximaal 0.7dB of minder berekend. Hierdoor is er geen sprake van een geluidseffect van 1,5 dB of meer (beoordeling conform reconstructie Wgh). In het kader van een goede ruimtelijk ordening wordt dit in stedelijk gebied toelaatbaar geacht, zie ook paragraaf 4.3 van het akoestisch onderzoek (bijlage 5 bij de toelichting). Gesteld kan worden dat er geen sprake is van strijdigheid met de eisen aan een goed leefklimaat.	
1.13	Indiener zienswijze 1	Risico's van klimaatverandering – door de provincie is verzocht om aandacht te besteden aan het aspect bodemdaling en overstromingsrisico's. De indieners van de zienswijze concluderen dat in de ontwerp omgevingsvergunning niets daarover is opgenomen.	In het bestemmingsplan wordt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond. Bij punt 1.14 in deze zienswijzennota wordt inhoudelijk een toelichting gegeven op de overstromingsrisico. Verder worden de gronden voorbelast om restzetting in de toekomst te beperken. De gemeente maakt samen met de ontwikkelaar afspraken over de zetting in verband met het tegengaan van bodemdaling. De toelichting van het bestemmingsplan zal hierop worden aangevuld ten aanzien van bodemdaling. De omgevingsvergunning wordt getoetst aan het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan wordt een toelichting gegeven over het overstromingsrisico. In relatie tot het bestemmingsplan zijn in de omgevingsvergunning geen voorwaarden opgenomen vanwege klimaatverandering.	De zienswijze leidt <u>wel</u> tot wijzigingen in het bestemmingsplan
1.14	Indiener zienswijze 1	Risico's van klimaatverandering - De raad vindt een overstromingsrisico van 1/100 jaar acceptabel, maar dat is niet goed onderbouwd. Het bouwplan houdt geen rekening met klimaatverandering en de mogelijke gevolgen voor de veiligheid van de	De indiener van de zienswijze verwijst naar een oude provinciale verordening. Waarschijnlijk wordt bedoeld te verwijzen naar artikel 6.27a van de Omgevingsverordening Zuid-Holland. Het algemeen overstromingsrisico als rampenkans in Nederland is 1/100 jaar. In opdracht van de gemeente heeft de regio	De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan



		bewoners. Er blijkt niet op welke wijze het bouwplan voorziet in maatregelen. Het bestemmingsplan voldoet niet aan 6.35a van de provinciale verordening.	Drechtsteden samen met Rijkswaterstaat, op basis van dit uitgangspunt, de hoogte bepaald voor het openbaar gebied. Dit op basis van data omtrent klimaatverandering. Het maaiveld wordt ten opzichte van de huidige situatie verhoogd. Dit verlaagt het overstromingsrisico.	
1.15	Indiener zienswijze 1	Kleinschalige horeca - Het bestemmingsplan laat horeca toe op de begane grond van de hoogbouw. Hoewel in de toelichting en in de definities wordt gesproken over 'kleinschalige' horeca, blijkt uit de bijbehorende planregels dat horeca in de categorie A tot en met C is toegestaan tot 385 bvo. Een horecagelegenheid waarbij maaltijden en drank kunnen worden verstrekt tot 385 bvo is niet kleinschalig te noemen, daarmee lijkt het plan niet overeenstemming met de toelichting, in die zin dat het de wens van de raad is om enkel te voorzien in kleinschalige horeca.	In de planregels is uitgelegd wat voor soort horeca er kan komen en in welke omvang. Het woord kleinschalig is alleen in de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven. Dit wordt uit de toelichting gehaald. Over de invulling van de horeca heeft de ontwikkelaar samen met de gemeente afspraken gemaakt. Dit is ook opgenomen in de parkeerbalans: maximaal 185 m ² BVO voor café/bar/cafetaria en maximaal 200 m ² BVO voor restaurant. Dit is terug te vinden in het verkeersonderzoek in bijlage 3 van de toelichting van het bestemmingsplan. Dit kan ook één horecazaak worden die deze meters kan onderscheiden in de horecazaak zelf (dus kan opdelen). Als er andere typen horeca komen moet dit wel passen volgens de planregels en de parkeerbalans. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt de verdeling in oppervlakten voor horeca verduidelijkt.	De zienswijze leidt <u>wel</u> tot wijzigingen in het bestemmingsplan
2.1	Indiener zienswijze 2	De indiener van de zienswijze pleit voor een fietspad aan de "onderdijk". Het geeft een gevaarlijke verkeerssituatie, omdat de bewoners van de te bouwen 176 woningen over dit fietspad de ontsluitingsweg hebben naar de Veersedijk. Het fietspad sluit niet aan op het fietspad aan de Onderdijk in Zwijndrecht.	De zienswijze heeft betrekking op een gebied buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Het nieuwe fietspad komt namelijk binnen de verkeersbestemming van het vigerende bestemmingsplan 'Veersedijk', waar fietspaden al zijn toegestaan. Voor de realisatie van het fietspad zal een apart verkeersbesluit genomen worden.	De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan



		Wanneer er een al dan niet bewaakte oversteekplaats voor fietsers komt over de Veersedijk zal dit ook het verkeer afremmen. De fietsers moeten sowieso toch een keer naar de Onderdijk voor dagelijkse bezigheden dus kan dit beter door één veilige overgang gebeuren. Voor de huidige bewoners zullen de bestaande plannen een probleem opleveren omdat men vanuit de garage of parkeerplaats over het fietspad moet rijden om de Veersedijk te bereiken of vanuit de garage achteruitrijdend het fietspad op moeten. Het geeft parkeerverlies voor de huidige bewoners en op de Veersedijk kan je niet parkeren. Het heeft geen meerwaarde om dit fietspad op de bovendijk te realiseren aangezien men geen zicht heeft op het water zoals bijvoorbeeld in buurgemeenten. Men komt uiteindelijk uit op een industrieterrein i.p.v. het centrum.		
3.1	Indiener zienswijze 3	Toegestane bouwhoogte – De indiener van de zienswijze is ontevreden over de hoogbouw, dat 30 meter boven hun niveau komt te liggen. Ze vrezen voor verlies van licht, schaduwvorming en geluidsoverlast bij de woning vanwege verkeer. De indiener van de zienswijze vindt het onacceptabel dat de bouwhoogte zoveel is toegenomen ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. De impact van de hoogbouw zal een negatieve invloed hebben op de woningwaarde.	Zie ook het antwoord op zienswijze 3.2. In december 2020 is de nota van uitgangspunten Noordoevers in de commissievergadering besproken. Deze nota is op 1 februari 2021 in de raadsvergadering vastgesteld. In de nota van uitgangspunten Noordoevers zijn de uitgangspunten voor de bouwhoogte opgenomen. Het planvoornemen is in lijn met deze nota van uitgangspunten. Voor wat betreft de geluidsoverlast van het verkeer wordt verwezen naar onder meer de reactie op zienswijze 1.12 en het akoestisch onderzoek dat als	De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan



			bijlage 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd en waaruit blijkt dat er gekeken is naar de effecten op de bestaande woningen en er uit het oogpunt van verkeerslawaaï geen sprake is van strijdigheid met de eisen van een goed leefklimaat. Specifiek voor de woning van de indiener van de zienswijze geldt op de begane grond een verschil in geluidsbelasting van 0,1 dB en op de verdieping zorgt reflectie voor een beperkte toename van 0,7 dB (volgens tabel bijlage A3, bijlage 3B, van akoestisch onderzoek). Er is dus geen sprake van een geluidseffect van 1,5 dB of meer (beoordeling conform reconstructie Wgh, zie paragraaf 2.9). Er is naar aanleiding van de zienswijze nog specifiek onderzoek gedaan naar de lichthinder en schaduwvorming voor de woning van de indiener van de zienswijze in de vorm van een bezonningsstudie. Deze onderzoeken zijn als bijlage bij de nota van zienswijzen gevoegd. In de bezonningsstudie is te zien dat in maart (start voorjaar) rond 8 uur de woning gedeeltelijk in de schaduw ligt vanwege de nieuwbouw van de Noordoevers en de rest van de dag is er geen schaduwvorming van de nieuwbouw op de woning. In de juni (start zomer) en september (start herfst) ondervindt de indiener van de zienswijze geen schaduwvorming van de nieuwbouw op de woning. In de winter staat de zon laag onder de dijk, waardoor de dijk bij zonsopkomst de zon nog tegenhoudt. De schaduw van de nieuwbouw valt al voorbij de woning, op het moment dat de zon boven de dijk uitkomt.	
--	--	--	---	--



			Geconcludeerd kan worden dat er weinig effecten zullen optreden ten aanzien van schaduwvorming op de woning van de indiener van de zienswijze. Het woon- en leefklimaat wijzigt niet significant. Overigens als de indiener van de zienswijze meent dat hij/zij aanspraak kan maken op een planschadevergoeding staat buiten dit bestemmingsplan als zodanig. Er is een wettelijke regeling voor planschadevergoeding en een gemeentelijke planschadeverordening die alsdan zal worden gevolgd.	
3.2	Indiener zienswijze 3	Situering hoogbouw – In eerdere tekeningen oogde de locatie van de hoogbouw meer richting Zwijndrecht. Nu blijkt dat het hoogste gebouw volledig in ons zicht komt te liggen aan de overzijde van de dijk.	In december 2020 is de nota van uitgangspunten Noordoever in de commissievergadering besproken. Deze nota is op 1 februari 2021 in de raadsvergadering vastgesteld. In de nota van uitgangspunten Noordoever zijn de eisen en uitgangspunten voor de Noordoever op het grondgebied van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht vastgelegd. In paragraaf 9 van de nota van uitgangspunten is het aantal bouwlagen opgenomen. Verder is in deze raadsvergadering ingestemd met het stedenbouwkundigplan fase 1. Het bestemmingsplan is in lijn met de vastgestelde Nota van uitgangspunten voor de Noordoever.	De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan
3.3	Indiener zienswijze 3	Situering van in- en uitritten – De indiener van de zienswijze maakt zich zorgen over de situering van de in- en uitritten. Momenteel zijn deze dusdanig gesitueerd zodat de lichten van voertuigen in de woonkamer zullen schijnen. Nu wordt dit af en toe al ervaren door kerend verkeer en dit is enorm hinderlijk. In- en uitritten in het verlengde van de	In de bestaande situatie is een in- en uitrit ter hoogte van Aalscholver 1 gesitueerd. Met dit planvoornemen wordt deze in- en uitrit enkele meters noordelijker geplaatst. Verder is onderzoek gedaan naar de hinder van koplampen van de auto's die vanaf de Werf de Veersedijk oprijden op de woningen van de indieners	De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.



		Aalscholver leidt tot overlast en zal het woongenot negatief beïnvloeden.	van de zienswijze. Dit onderzoeken is als bijlage bij de nota van zienswijzen gevoegd. Het plangebied komt op circa 3,3 m+ NAP te liggen en de dijk ligt op circa 5 m+ NAP. De woningen binnendijs liggen gemiddeld op circa 0,5-1 m -NAP. Indien verkeer van het plangebied de dijk oprijdt, zal de autoverlichting door het hoogteverschil niet inschijnen in de woonkamer op de begane grond van deze woning. Het woon- en leefklimaat wijzigt niet significant.	
3.4	Indiener zienswijze 3	Geluidsoverlast – De nieuwbouw zal zorgen voor weerkaatsing van het geluid richting de woningen benedendijs. Er zullen voorzieningen getroffen moeten worden om het weerkaatsen van het geluid tot een minimum te beperken.	Zie het antwoord bij zienswijze 1.12 en 3.1. Specifiek voor de woning van de indiener van de zienswijze geldt op de begane grond een verschil in geluidsbelasting van 0,1 dB en op de verdieping zorgt reflectie voor een beperkte toename van 0,7 dB (volgens tabel bijlage A3, bijlage 3B, van akoestisch onderzoek). Er is dus geen sprake van een geluidseffect van 1,5 dB of meer (beoordeling conform reconstructie Wgh, zie paragraaf 2.9). Zie ook paragraaf 4.3 van het akoestisch onderzoek (bijlage 5 bij de toelichting). Er zijn geen geluidbeperkende maatregelen nodig.	De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan
3.5	Indiener zienswijze 3	Parkeervoorzieningen – De indiener van de zienswijze vindt het aantal parkeervoorzieningen ontoereikend, met oog op de horecazaken en opstapplaats voor de pont. Dit zal leiden tot een toename van de parkeerdruk in de eigen wijk (waar al parkeerdruk wordt ervaren). Het zal resulteren in 'wild parkeerders' benedendijs in het gras.	Zie ook de beantwoording van de zienswijzen 1.6 tot en met 1.8. De 7 gereserveerde parkeerplekken worden aan het plangebied toegevoegd, waardoor voldaan wordt aan de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht. Het pontje en de horeca is meegenomen in de berekening voor de parkeerbehoefte, zie paragraaf 3.1 van het verkeersonderzoek (bijlage 3 bij de toelichting). Verder wordt gehandhaafd op fout parkeren als er een melding wordt gedaan.	De zienswijze leidt <u>wel</u> tot wijzigingen in het bestemmingsplan



4.1	Indiener zienswijze 4	Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht hebben gelijktijdig hun concept bestemmingsplan ter inzage gelegd. Een MER was niet nodig. De toetsing had voor beide op de volledige integrale Noordoevers moeten worden uitgevoerd, niet op de deelplannen.	Voor het planvoornemen is een m.e.r.-beoordeling opgesteld. De notitie is toegevoegd aan bijlage 2 van de toelichting van het bestemmingsplan. In de aanmeldingsnotitie wordt geconcludeerd dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn als gevolg van het planvoornemen en dat kan worden afgezien van het opstellen van een milieueffectrapport en het doorlopen van de formele milieueffectrapportageprocedure. Het College van burgemeester en wethouders van gemeente Hendrik-Ido-Ambacht heeft ingestemd met de aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling, waardoor geen formele m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Het bevoegd gezag kan alleen een besluit nemen voor de eigen gemeente. Dat doet gemeente Zwijndrecht ook voor haar gemeente. In de m.e.r.-beoordeling voor het bestemmingsplan de Noordoevers fase 1 is de cumulatie met andere projecten beoordeeld. Ten zuiden van het plangebied zullen meer woningen in de toekomst gerealiseerd worden. Het gaat hierbij om de woningbouwontwikkeling de Noordoevers in gemeente Zwijndrecht. Uit het verkeersmodel van Drechtsteden en Alblasserwaard blijkt dat zowel de woningbouwontwikkeling van de Noordoevers in Hendrik-Ido-Ambacht als de woningbouwontwikkeling van de Noordoevers in Zwijndrecht zijn opgenomen in het verkeersmodel. Dit is dus ook meegenomen in het verkeersonderzoek en beschouwd. Daarnaast is uit de stikstofdepositie-onderzoeken voor beide nieuwbouwprojecten (in Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht) gebleken dat de depositietoename kleiner is dan 0,00 mol/ha/j. Daarom hoeven	De zienswijze leidt <u>wel</u> tot wijzigingen in het bestemmingsplan
-----	--------------------------	---	---	---



			cumulatie-effecten ten aanzien van stikstof niet te worden beschouwd voor deze projecten. Zie hiervoor ook de Raad van State uitspraak (ECLI:NL:RVS:2021:1960), in r.o. 26.1 van de uitspraak. In de directe nabijheid van het project spelen geen andere projecten waarmee cumulatie van effecten te verwachten is. De vormvrije m.e.r.-beoordeling in bijlage 2 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt qua onderbouwing aangevuld bij het kopje 'cumulatie met andere projecten' in paragraaf 4.1 op basis van bovengenoemde informatie.	
4.2	Indiener zienswijze 4	Uit beide plannen (van H-I-A en Zwijndrecht) kan de conclusie worden getrokken dat gemeenten geen inhoudelijk overleg hebben gevoerd. Beiden trekken een geheel andere lijn qua bouwkundige vormgeving en verkeer. Hendrik-Ido-Ambacht kiest voor een industriële stijl en Zwijndrecht voor een modernistische visie. Waarom niet eenzelfde architectonische visie?	Iedere gemeenteraad heeft haar eigen nota van uitgangspunten vastgesteld voor de bouwplannen. Dit planvoornemen is geheel in lijn met de nota van uitgangspunten die door de gemeenteraad van Hendrik-Ido-Ambacht op 1 februari 2021 is vastgesteld. Er heeft daarvoor afstemming plaatsgevonden met de gemeente Zwijndrecht. Wanneer woningbouw wordt ontwikkeld tegen de grenzen van de gemeenten, dan vindt afstemming plaats tussen de gemeenten om samenhang te bevorderen tussen de plannen. Ook is het concept ontwerpbestemmingsplan in het kader van het vooroverleg (artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening) toegezonden aan diverse instanties, waaronder ook gemeente Zwijndrecht. De gemeente Zwijndrecht heeft daarop geen reactie gegeven op het plan.	De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan



			Op de locatie van de Noordoevers fase 1 is gekozen voor de industriële en maritieme architectuur, omdat hiermee wordt aangesloten op de voormalige bedrijvigheid die hier heeft gestaan. De historische kraan op rails is hier de meest opvallende van. Maar ook de kraanbaan, de scheepshelling en de insteekhaven zijn nog getuigen van de scheepsloperijen die op deze locatie gevestigd waren. Deze industriële relictten blijven behouden, worden gerenoveerd of worden op een nieuwe manier zichtbaar gemaakt. Dit om een connectie te behouden met de historie van deze locatie. De locatie in Zwijndrecht heeft weer haar eigen karakter, waardoor de uitstraling zal afwijken.	
4.3	Indiener zienswijze 4	Groen, natuur en recreatie - zowel H I Ambacht als Zwijndrecht oostelijk van de A16 zijn feitelijk onderdelen van een massieve stedelijke omgeving die geen groene omgeving noch natuur kent. De buitendijkse gebieden met Noordoevers, Noordpark, Galgeplaat en Sophiapolder bieden nog steeds een mogelijkheid voor recreatie en natuurbeleving. Hier wordt in de deelplannen niets mee gedaan.	Het bestemmingsplan de Noordoevers fase 1 draagt wel degelijk bij aan de natuurbeleving in de omgeving. De oevers blijven zo veel mogelijk openbaar toegankelijk. Zo komt in de bestaande insteekhaven een opstapplaats voor de pont naar de Sophiapolder. Daarnaast komt er een steiger bij de werfkade van de Noordoevers, waar passantenboten kunnen aanmeren om gebruik te maken van de horeca.	De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan
4.4	Indiener zienswijze 4	Autoverkeer - Onduidelijk is of er gerekend wordt met de volle verkeersbelasting van Noordoevers op de ringdijk of dat alleen de deelplannen zijn meegenomen.	Zie ook de beantwoording onder zienswijze 1.10. Voor de Noordoevers fase 1 is onderzocht wat de effecten zijn op het omliggende wegennet. Hiervoor is bepaald wat de verkeersgeneratie is van het planvoornemen.	De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan



			In de autonome situatie van 2040, zoals blijkt uit paragraaf 2 van het verkeersonderzoek, zijn de nieuwbouwprojecten aan de Noordoever (zowel in Hendrik-Ido-Ambacht als Zwijndrecht) meegenomen in het verkeersmodel.	
4.5	Indiener zienswijze 4	Hoe komt het verkeer veilig op de dijk, hoeveel opgangen zullen er zijn, kruisingen van langzaam verkeer met ringdijk.	Er komen 5 aansluitingen voor gemotoriseerd verkeer tot de Veersedijk. Dit zijn minder in- en uitritten dan in de bestaande situatie. De intensiteit van het verkeer ten opzichte van de huidige situatie zal toenemen. Echter, het bestemmingsverkeer (de bewoners) is verdeeld over deze 5 in- en uitritten. Overigens zal er geen zwaar industrieverkeer in verband met de voormalige industrie meer naartoe rijden. Gelet op de verkeersveiligheid van in- en uitritten en het fietspad is de afstand tussen de weg en het fietspad circa 5m. Hierdoor kan een auto veilig opstellen om de dijk op te rijden en komt de veiligheid van de fietsers niet in het geding. Om de loop- en fietsroutes te verbeteren tussen het projectgebied en de omliggende wijken, worden er diverse voetpaden aangelegd in het plangebied en worden enkele oversteken gerealiseerd.	De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan
4.6	Indiener zienswijze 4	Fietsverkeer - De zienswijze is dat er een buitendijks fietspad tussen Van Schalk straat en de eerste rotonde in H I Ambacht moet komen van goed kwaliteit waardoor de weg verboden kan worden voor fietsers (ivm doorstroming) en ook dat het aantal kruisingen wordt geminimaliseerd. Het benedendijkse fietspad moet blijven maar	De zienswijze heeft betrekking op een gebied buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. De realisatie van het fietspad vindt plaats buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. De locatie van het nieuwe fietspad is voorzien op de Veersedijk, binnen de verkeersbestemming van het vigerende	De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan



		heeft een geheel andere functie, naast fietsers ook veel wandelaars en autoverkeer. Met een buitendijks fietspad kunnen fietsers verboden worden op de weg en het aantal kruisingen geminimaliseerd, wat de doorstroming en geluid en stank overlast van verkeer verbeterd.	bestemmingsplan 'Veersedijk'. Waar op grond van de regels uit dit plan al fietspaden zijn toegestaan. Zie ook de beantwoording van de zienswijze 2.1. Voor de realisatie van het fietspad zal een apart verkeersbesluit genomen worden.	
4.7	Indiener zienswijze 4	Wandelroutes - De zienswijze is dat het bestaande wandelpad in Zwijndrecht langs de rivier vanaf het Noordpark moet worden doorgetrokken over de gehele Noordoever Zwijndrecht en verder over het gebied van Noordoever fase 1 en 2 van H I Ambacht.	Het realiseren van een eventuele wandelroute betreft een ander project/planvoornemen en ligt buiten het plangebied en de scope van dit bestemmingsplan. Dat kan niet procedureel geregeld worden met dit bestemmingsplan. Zie ook het antwoord bij zienswijze 4.2. Het doortrekken van een eventueel wandelpad in Zwijndrecht zal besproken worden in een afstemmingsoverleg tussen de gemeenten.	De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan

Samenvatting aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen

Samenvatting wijzigingen bestemmingsplan:

Op basis van bovenstaande beoordeling van de zienswijzen zijn de volgende wijzigingen gemaakt in het bestemmingsplan:

Zienswijze	Wijziging
1.5	Hoofdstuk 7.2 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt aangevuld met een samenvatting van de verwerkte wijzigingen n.a.v. de informatieavond.
1.6/3.5	Er worden 7 parkeerplekken aan het plangebied toegevoegd, waardoor voldaan wordt aan de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht. Het verkeersonderzoek en de paragraaf 'verkeer' in de toelichting van het bestemmingsplan worden hierop aangepast.
1.6/1.7	In de regels van het bestemmingsplan wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor parkeren.
1.10	Een nieuwere telling van 2022 is toegevoegd aan het verkeersonderzoek.
1.13	De toelichting van het bestemmingsplan wordt aangevuld ten aanzien van hoe rekening wordt gehouden met klimaatverandering, overstromingsrisico's en bodemdaling.
1.15	De toelichting van het bestemmingsplan wordt het woord 'kleinschalige', behorende bij horeca, verwijderd en de horeca invulling is meer gespecificeerd.
4.1	De onderbouwing bij cumulatie met andere projecten in paragraaf 4.1 van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is aangevuld met nieuwe informatie, omdat er nu meer bekend is over de uitkomsten van de milieuonderzoeken (bv stikstof) voor de woningbouwontwikkeling bij de Noordoever in Zwijndrecht. Dit plan is gelijktijdig met dit bestemmingsplan voorbereid, waardoor het nog te vroeg was om de cumulatie met dit project te kunnen beoordelen.
Bovengenoemde zienswijzen	Er is een onderzoek uitgevoerd naar zichtlijnen, lichthinder en schaduwwerking voor de bewoners die hierover een zienswijze hebben ingediend. Deze studie is toegevoegd aan de bijlage van deze nota van zienswijze, die toegevoegd zal worden aan de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan.

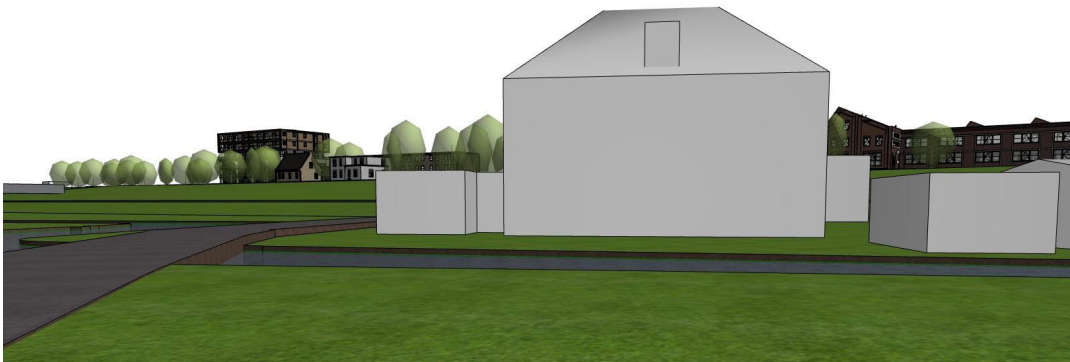
Ambtshalve wijzigingen

Er zijn ambtshalve wijzigingen:

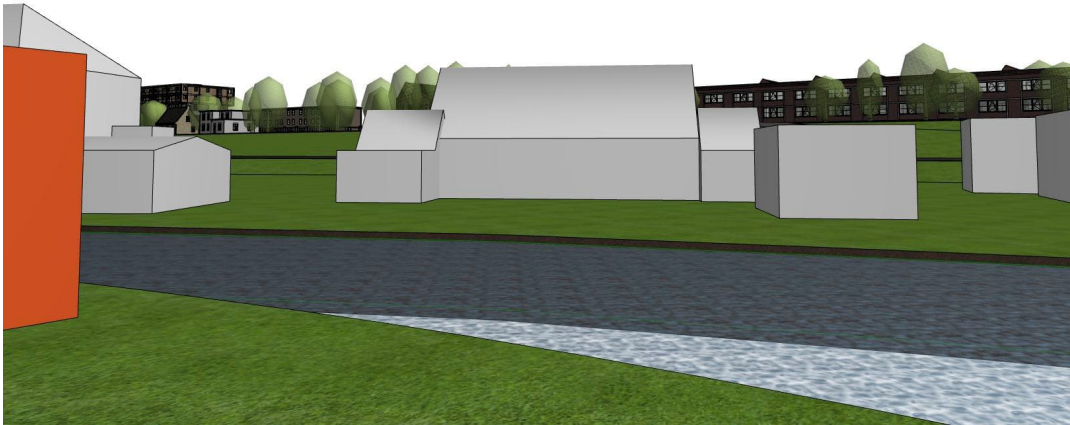
- Er zijn kleine wijzigingen aangebracht in de verbeelding, namelijk de groen en verkeersbestemming zijn iets opgeschoven, in relatie tot het laatste inrichtingsplan. Ook is het bouwvlak voor een klein beetje aangepast (circa een halve meter). Het gaat hierbij om hele kleine wijzigingen in relatie tot de omvang van het hele plangebied. De wijzigingen zorgen niet voor een wezenlijk ander plan.
- Er is een binnenplanse afwijkmogelijkheid opgenomen binnen de enkelbestemming Verkeer – Verblijfsgebied voor het toestaan van een ander gebruik van de kraan.
- De definitie voor 'peil' is aangepast.
- De stikstofberekening is opnieuw uitgevoerd aan de hand van de laatste release van AERIUS-Calculator.
- Het provinciale beleid in hoofdstuk 4 is geactualiseerd naar het meest recente beleid.
- De benodigde watercompensatie is geactualiseerd op de het laatste inrichtingsplan.



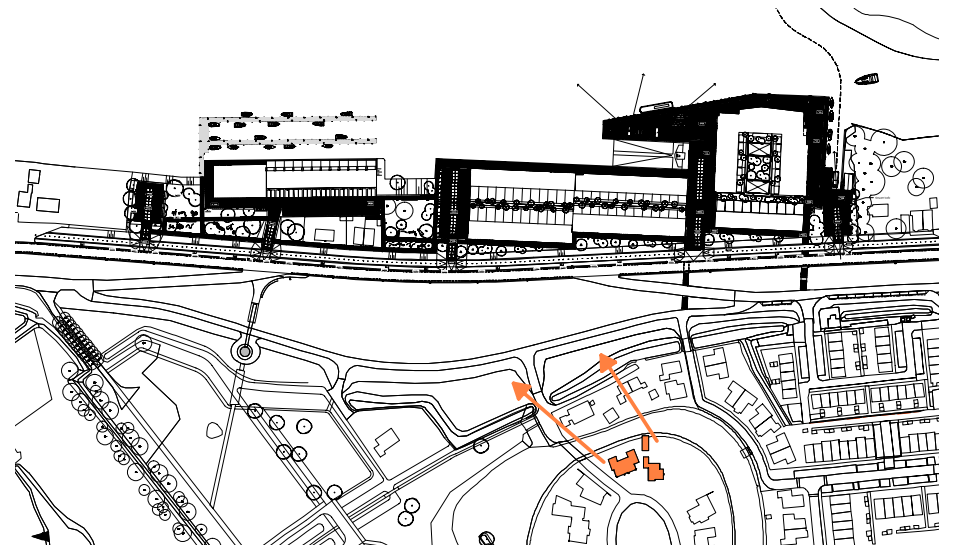
Bijlage 1 – Studie zichtlijnen t.o.v. de Watersnip



zicht vanaf tuin Watersnip 1. Vanaf ooghoogte, zonder erfafscheiding rondom de tuinen

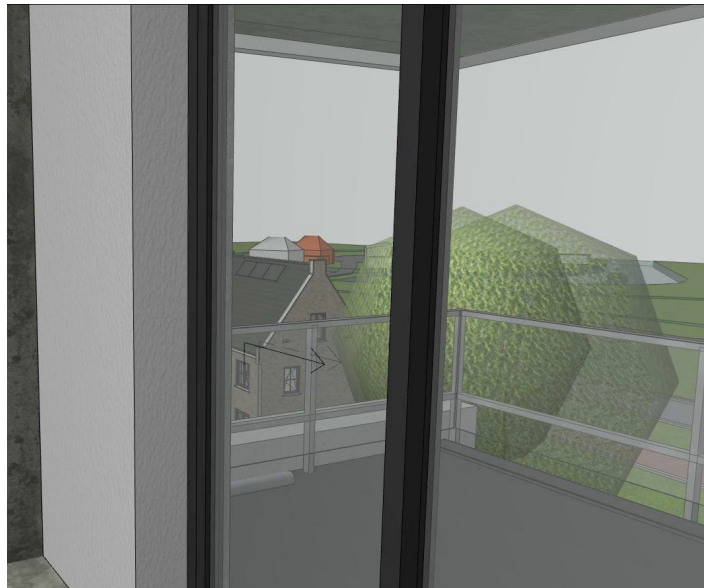


zicht vanaf tuin Watersnip 3. Vanaf ooghoogte, zonder erfafscheiding rondom de tuinen

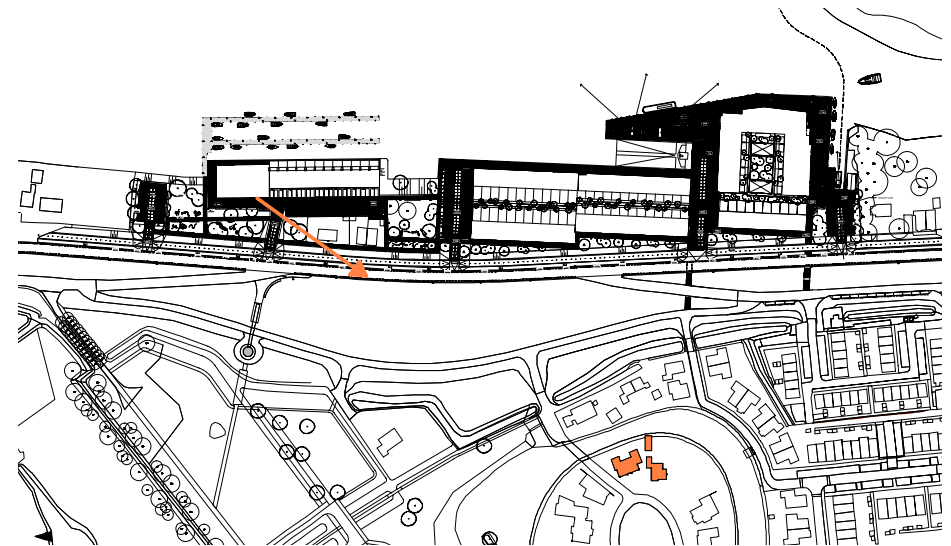




zicht vanaf balkon 4e verdieping Kraanspoor

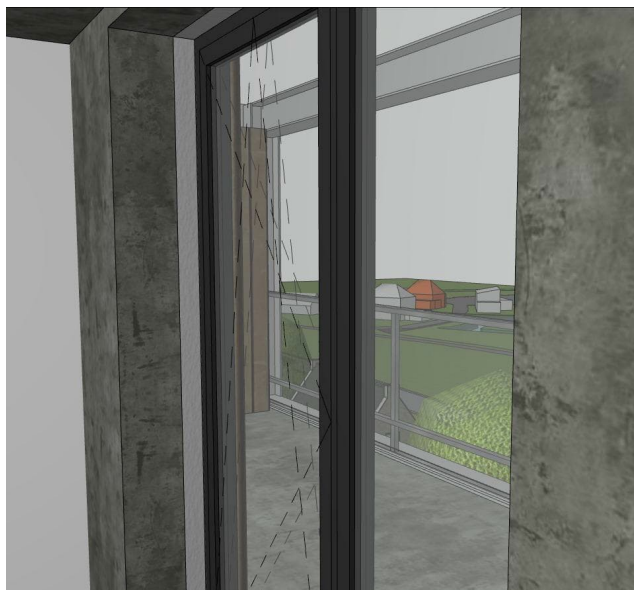


zicht vanaf slaapkamer 4e verdieping Kraanspoor

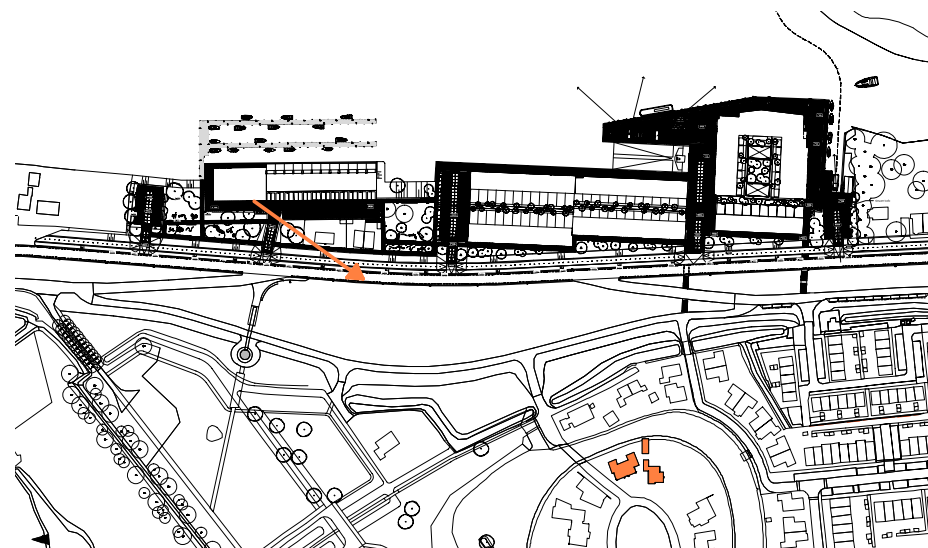


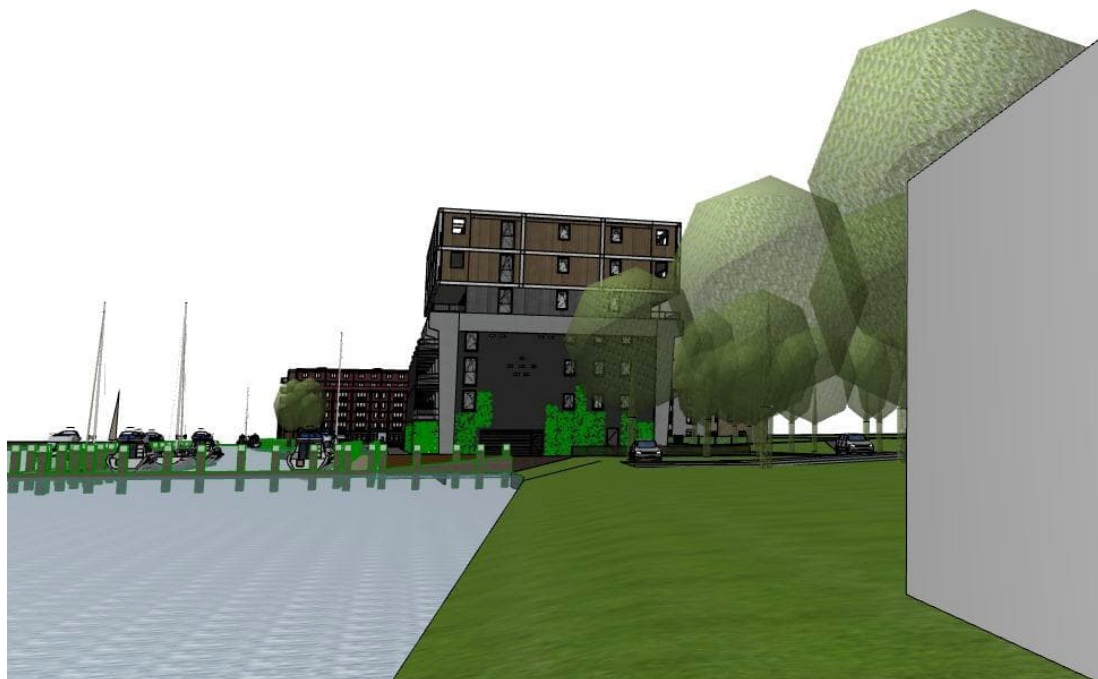


zicht vanaf balkon 6e verdieping Kraanspoor

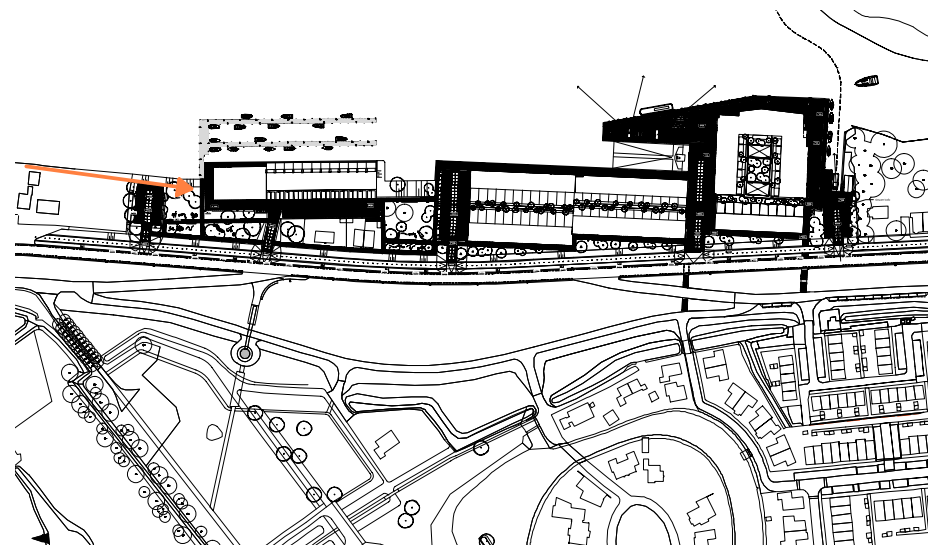


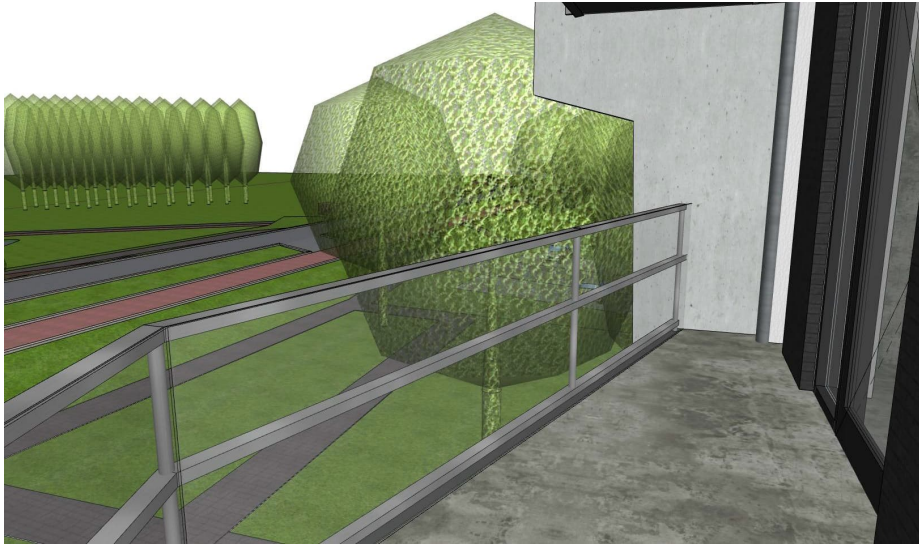
zicht vanaf slaapkamer 6e verdieping Kraanspoor



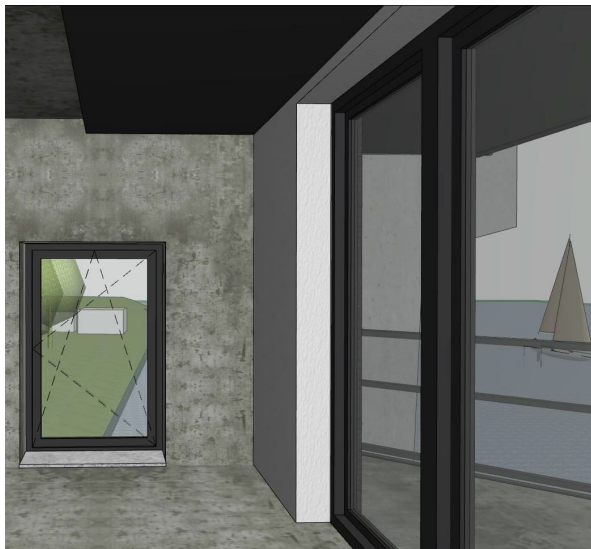


zicht vanuit tuin Veersedijk 211

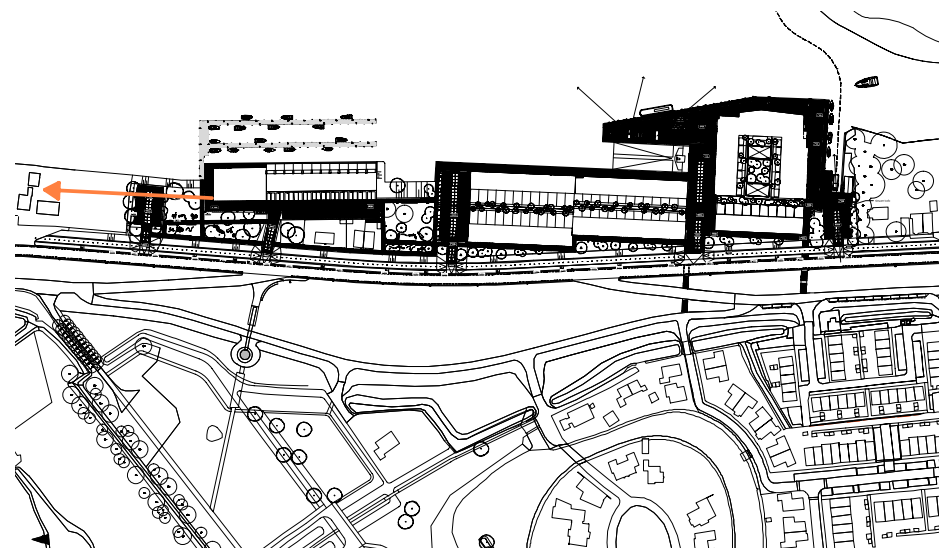


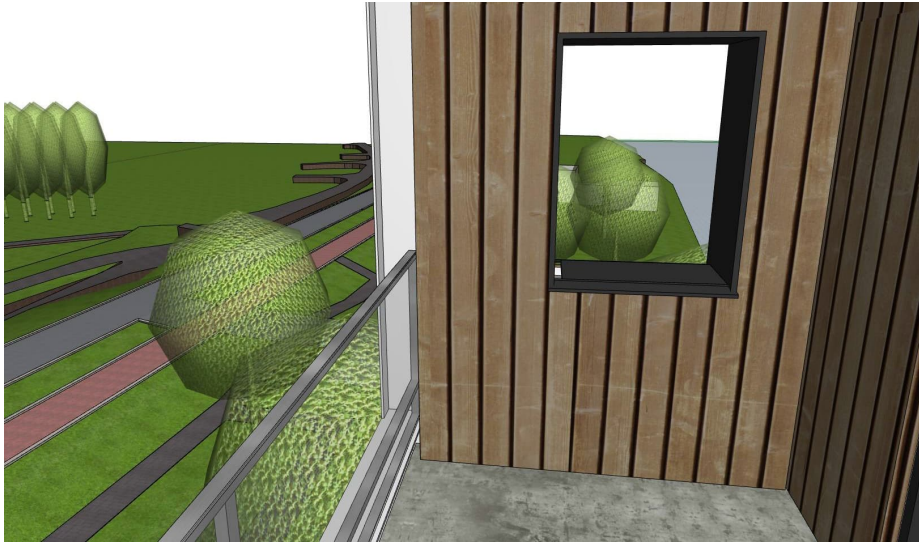


zicht vanaf balkon 4e verdieping Kraanspoor



zicht vanaf woonkamer 4e verdieping Kraanspoor

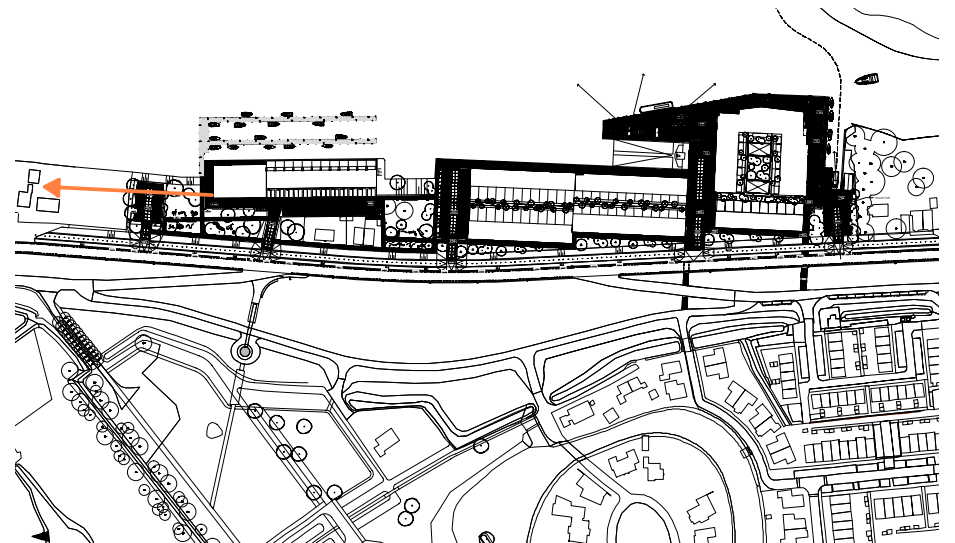




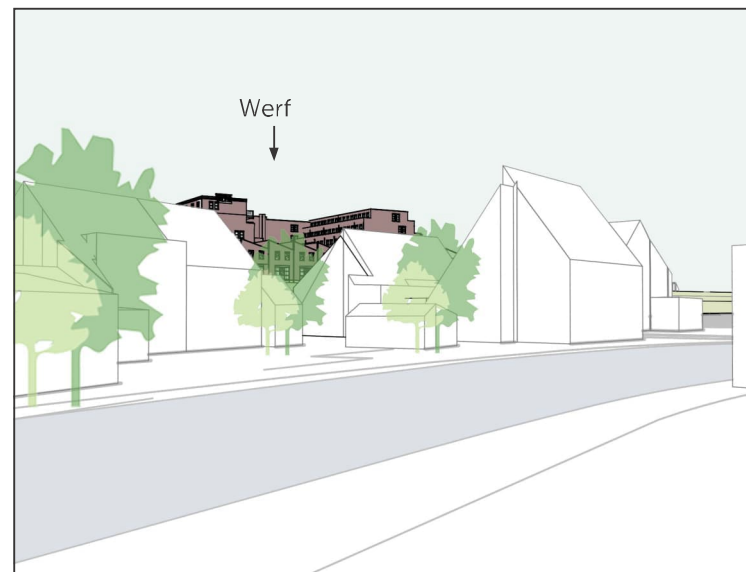
zicht vanaf balkon 6e verdieping Kraanspoor



zicht vanaf slaapkamer 6e verdieping Kraanspoor

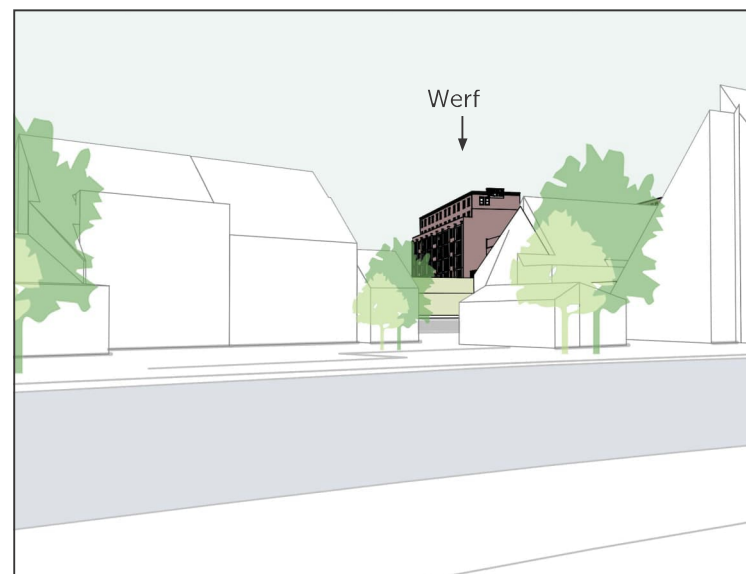


ZICHT VANUIT DE TUIN VAN WATERSNIP NR. 1

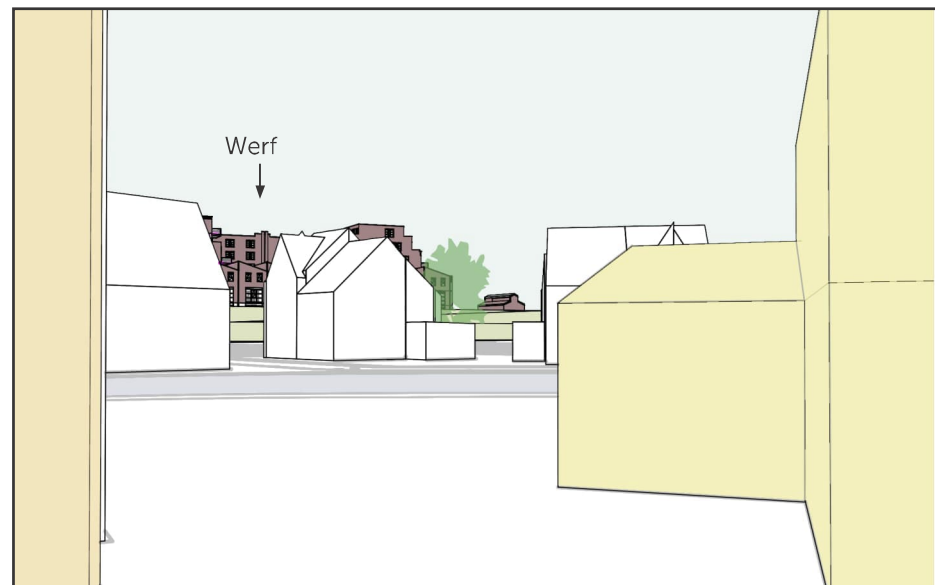


▲ Zicht vanuit tuin Watersnip nr. 1 (positie A)

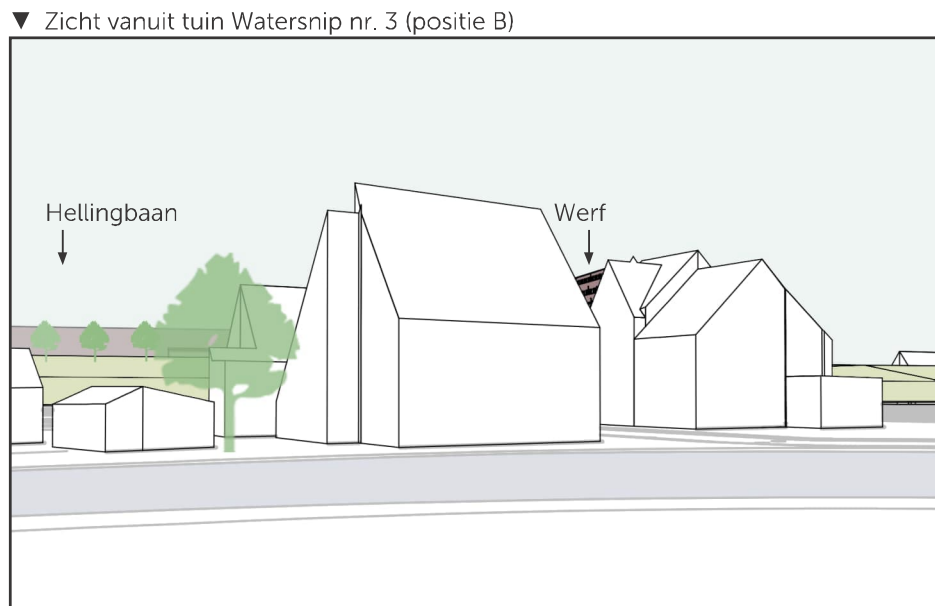
▼ Zicht vanuit tuin Watersnip nr. 1 (positie B)



ZICHT VANUIT DE TUIN VAN WATERSNIP NR. 3

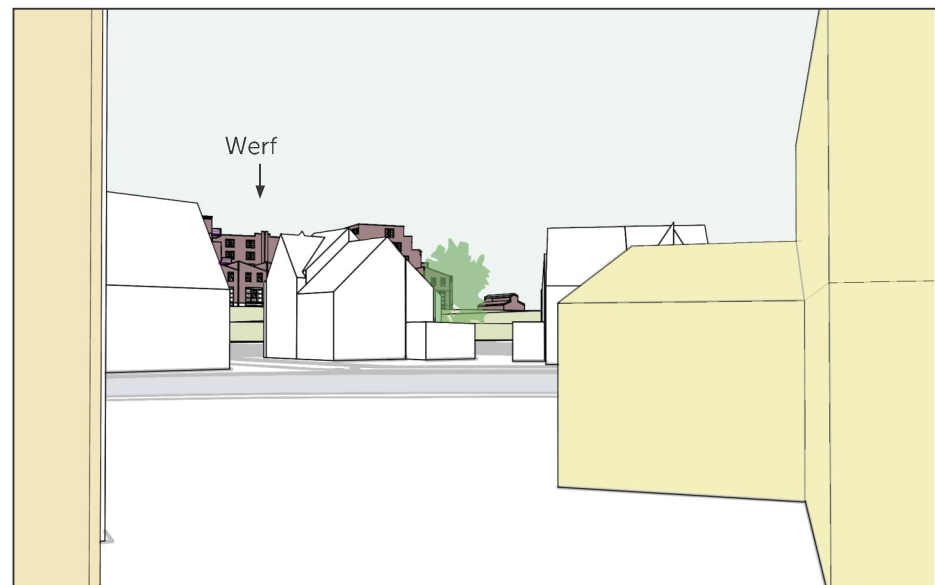


▲ Zicht vanuit tuin Watersnip nr. 3 (positie A)



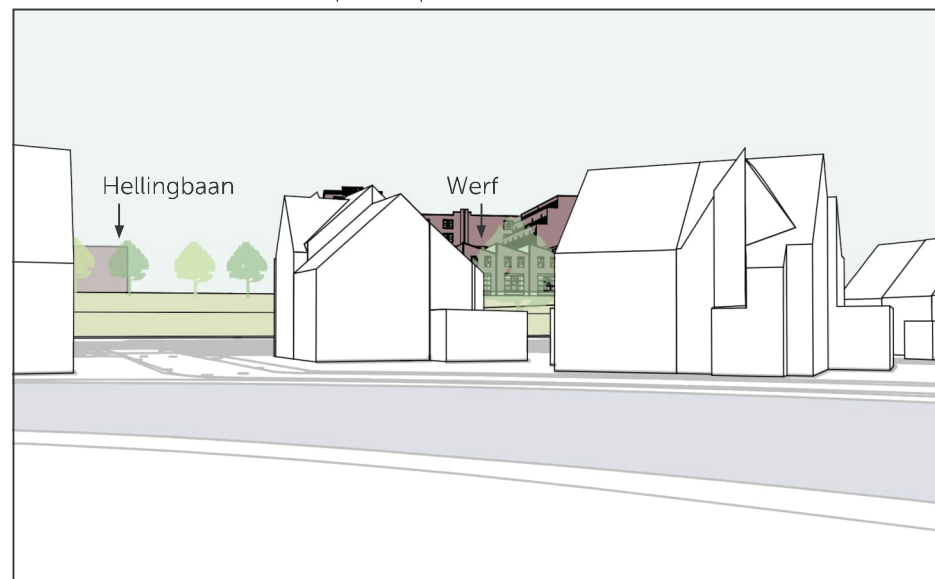
▼ Zicht vanuit tuin Watersnip nr. 3 (positie B)

ZICHT VANUIT DE TUIN VAN WATERSNIP NR. 5

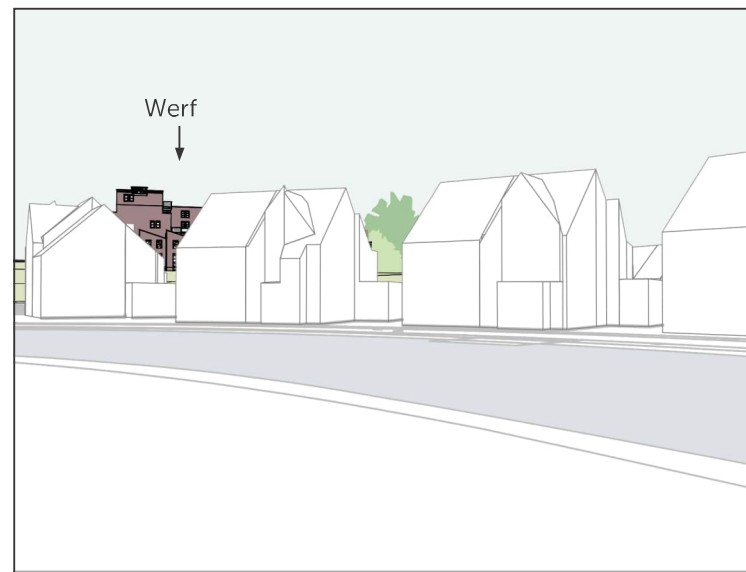


▲ Zicht vanuit tuin Watersnip nr. 5 (positie A)

▼ Zicht vanuit tuin Watersnip nr. 5 (positie B)

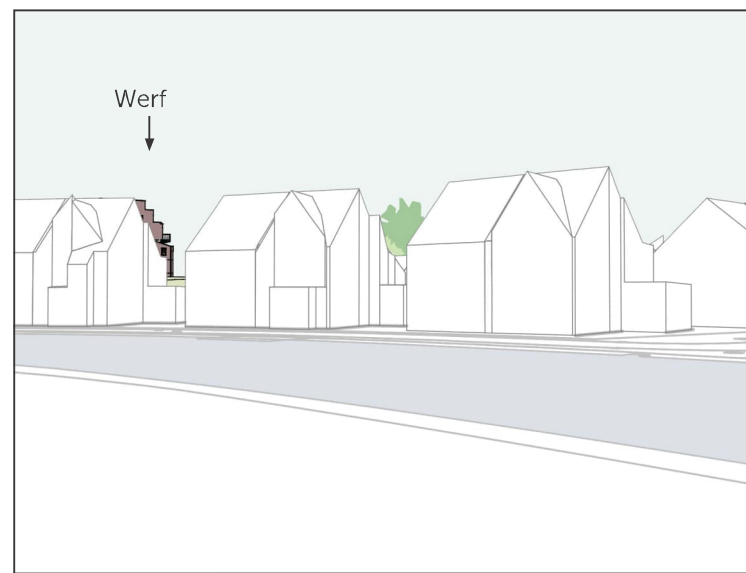


ZICHT VANUIT DE TUIN VAN WATERSNIP NR. 7



▲ Zicht vanuit tuin Watersnip nr. 7 (positie A)

▼ Zicht vanuit tuin Watersnip nr. 7 (positie B)



ZICHT VANUIT APPARTEMENTEN - DE WERF (4E VERDIEPING)



▲ (Uit)zicht vanuit ramen kopgevel op de vierde verdieping (zichtlijn A)

De tuinen van Watersnip 3 en 7 zijn niet zichtbaar, doordat er een andere woning voor staat. De woning van watersnip 5 is deels zichtbaar vanuit de verte, maar de tuin blijft uit zicht dankzij een boom.

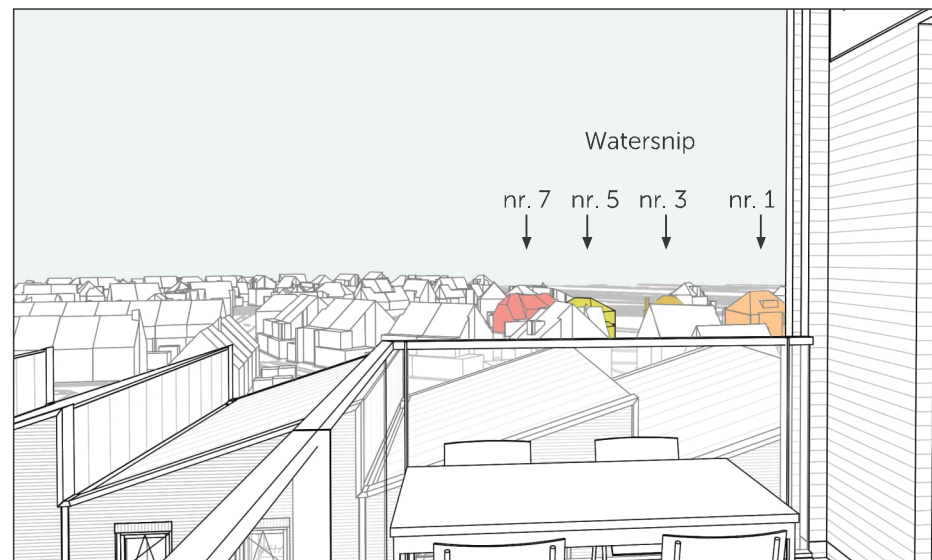


▲ (Uit)zicht vanuit ramen slaapkamer op de vierde verdieping (zichtlijn B)

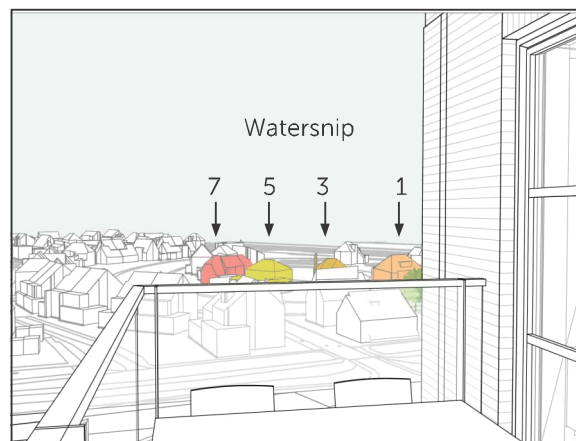
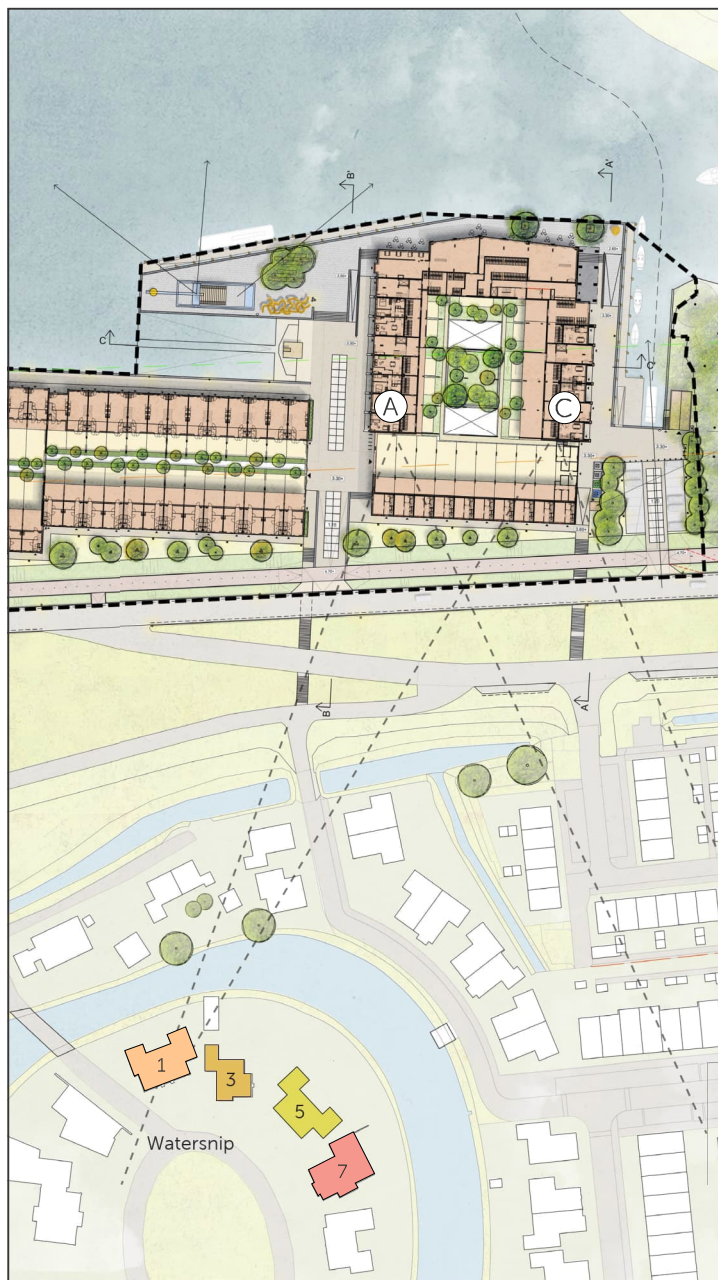
vanuit de ramen aan de zijgevel zijn de woningen aan de Watersnip niet zichtbaar.

▼ (Uit)zicht vanaf het balkon (zichtlijn C)

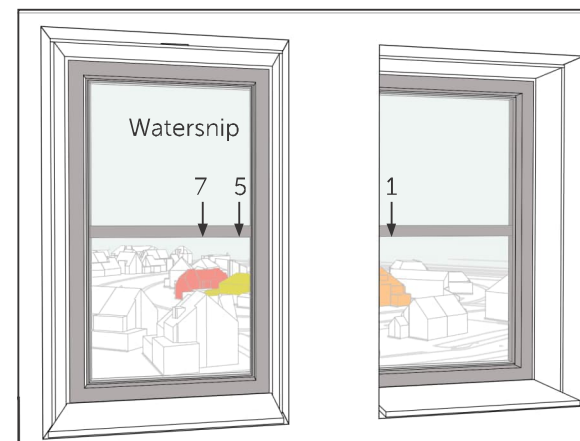
Vanaf het balkon is een klein deel van de woningen zichtbaar. De tuinen blijven uit het zicht door andere bebouwing die ervoor staat.



ZICHT VANUIT APPARTEMENTEN - DE WERF (6E VERDIEPING)



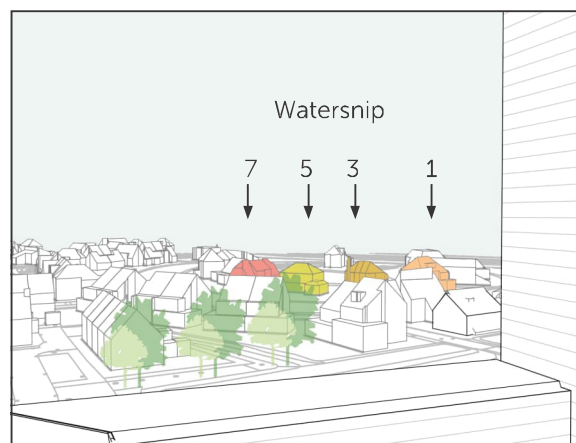
▲ (Uit)zicht vanaf balkon gebouw A
(zie A op de plattegrond en zichtlijnen)



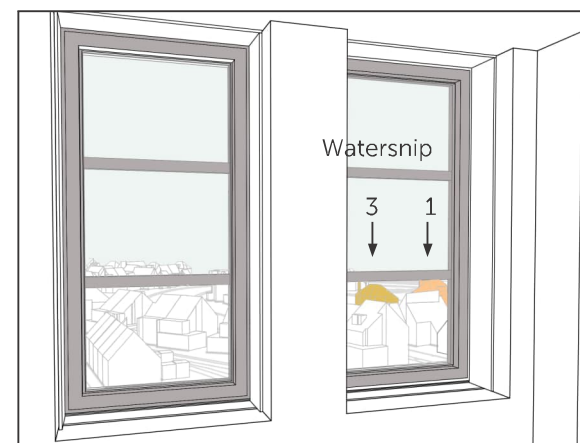
▲ (Uit)zicht vanuit ramen kopgevel gebouw A
(zie A op de plattegrond en zichtlijnen)

Delen van de daken van de woningen aan de Watersnip zijn zichtbaar vanaf het balkon, van achter de ramen aan de kopgevel en vanaf het terras. Van inkijk in de tuinen zal amper sprake zijn, zeker ook gezien de hoge hagen rondom de tuinen van de woningen aan de Watersnip. Ook staan er nog bomen tussen.

▼ (Uit)zicht vanaf balkon gebouw C
(zie C op de plattegrond en zichtlijnen)



▼ (Uit)zicht vanuit ramen kopgevel gebouw C
(zie C op de plattegrond en zichtlijnen)

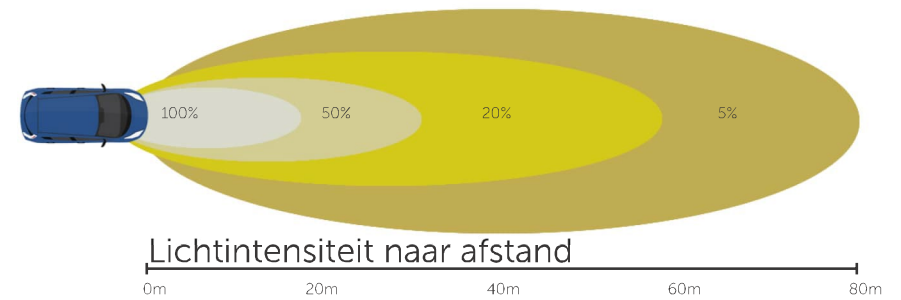
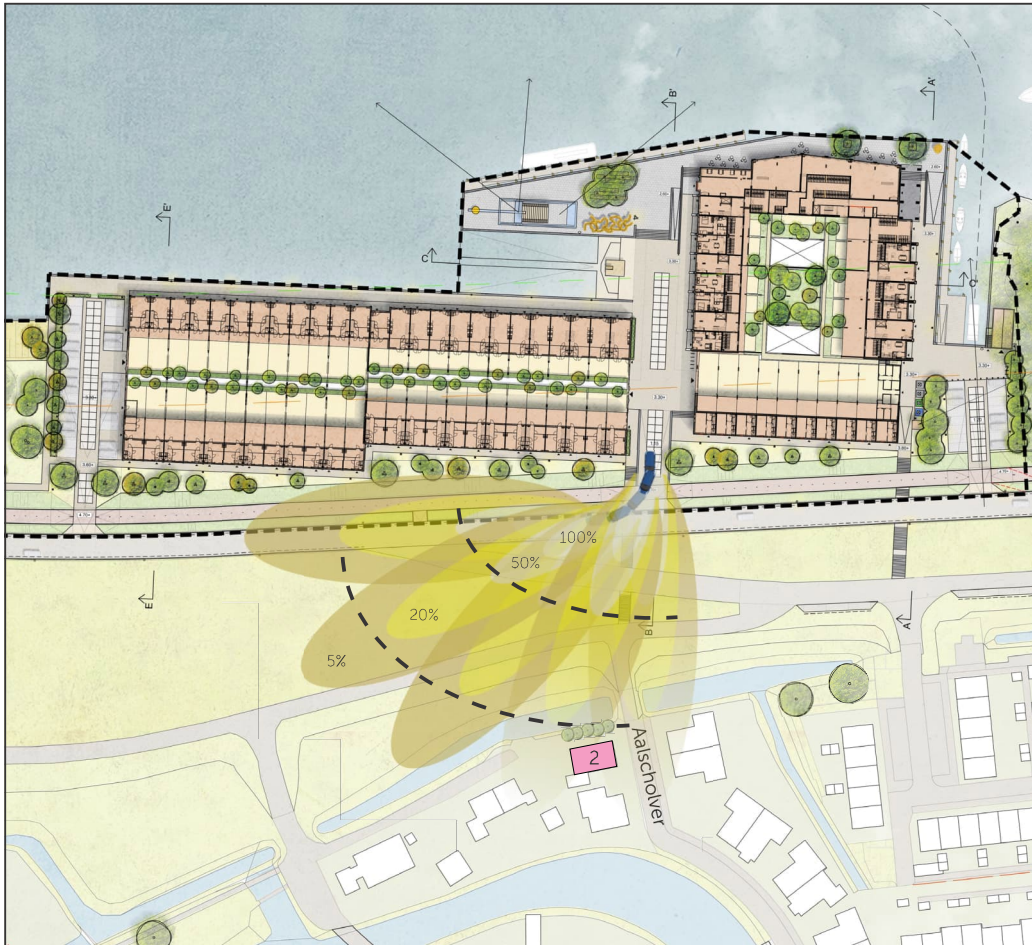




Hendrik-Ido-Ambacht

Bijlage 2 – Studie naar lichthinder van auto's

HINDER VAN AUTO KOPLAMPEN AALSCHOLVER 2



Op de plattegrond is schematisch een auto ingetekend die vanaf de Werf de Veersedijk oprijdt. Hier is te zien dat de lichtintensiteit sterk afneemt naarmate de afstand tot de auto toeneemt.

Op de doorsnede is te zien dat verkeer vanaf de Werf eerst omhoog rijdt waardoor het schijnsel van de koplampen achter de dijk niet tot overlast zullen leiden.

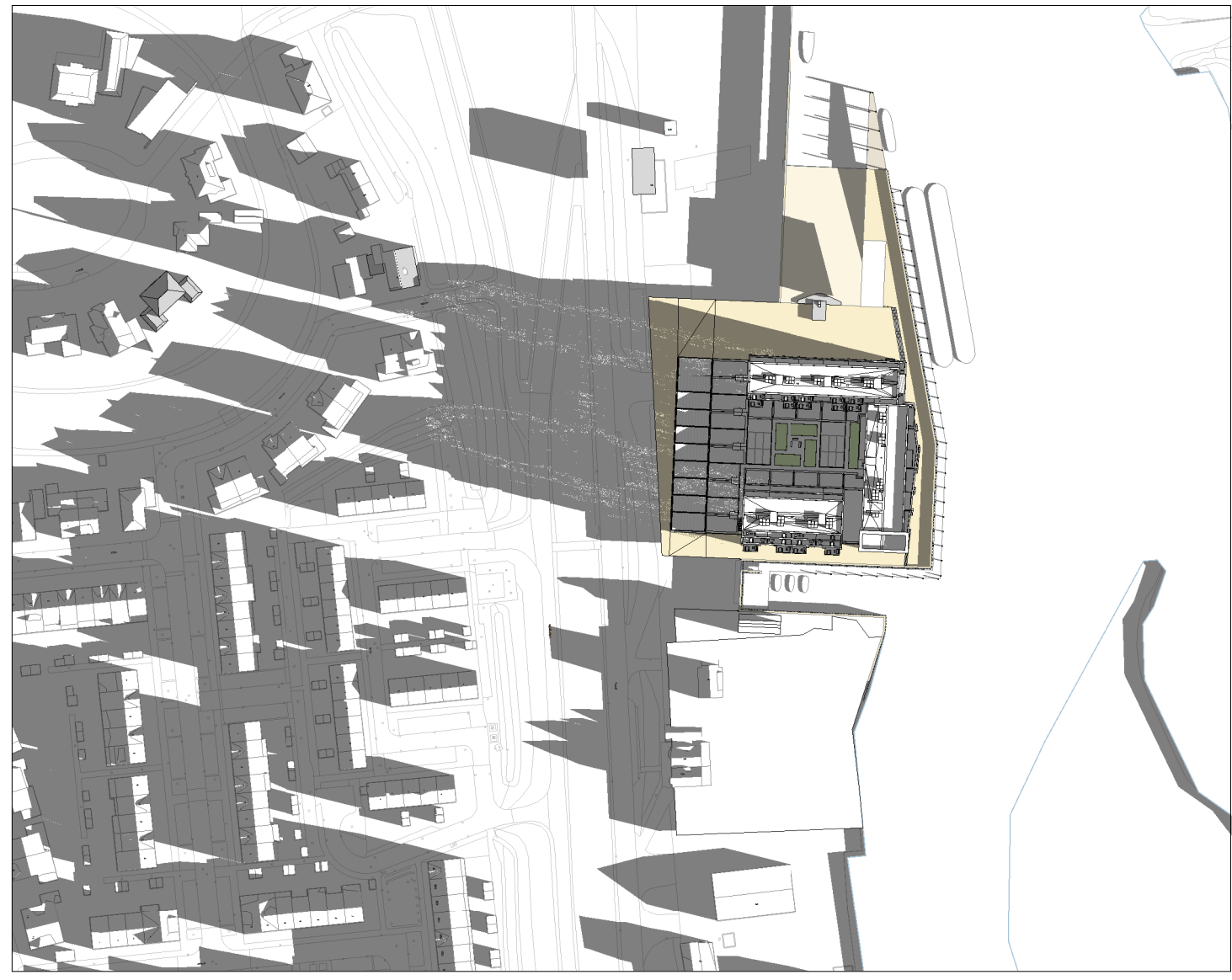
Op het moment dat de auto weer horizontaal rijdt, is deze al zo ver de bocht om dat de omliggende woningen geen last zullen ervaren van de koplampen.

bron: rdw apk-handboek afstemming dimlicht artikel 5.2.56
uitgaande van voertuig met dimlicht hoogte 60cm

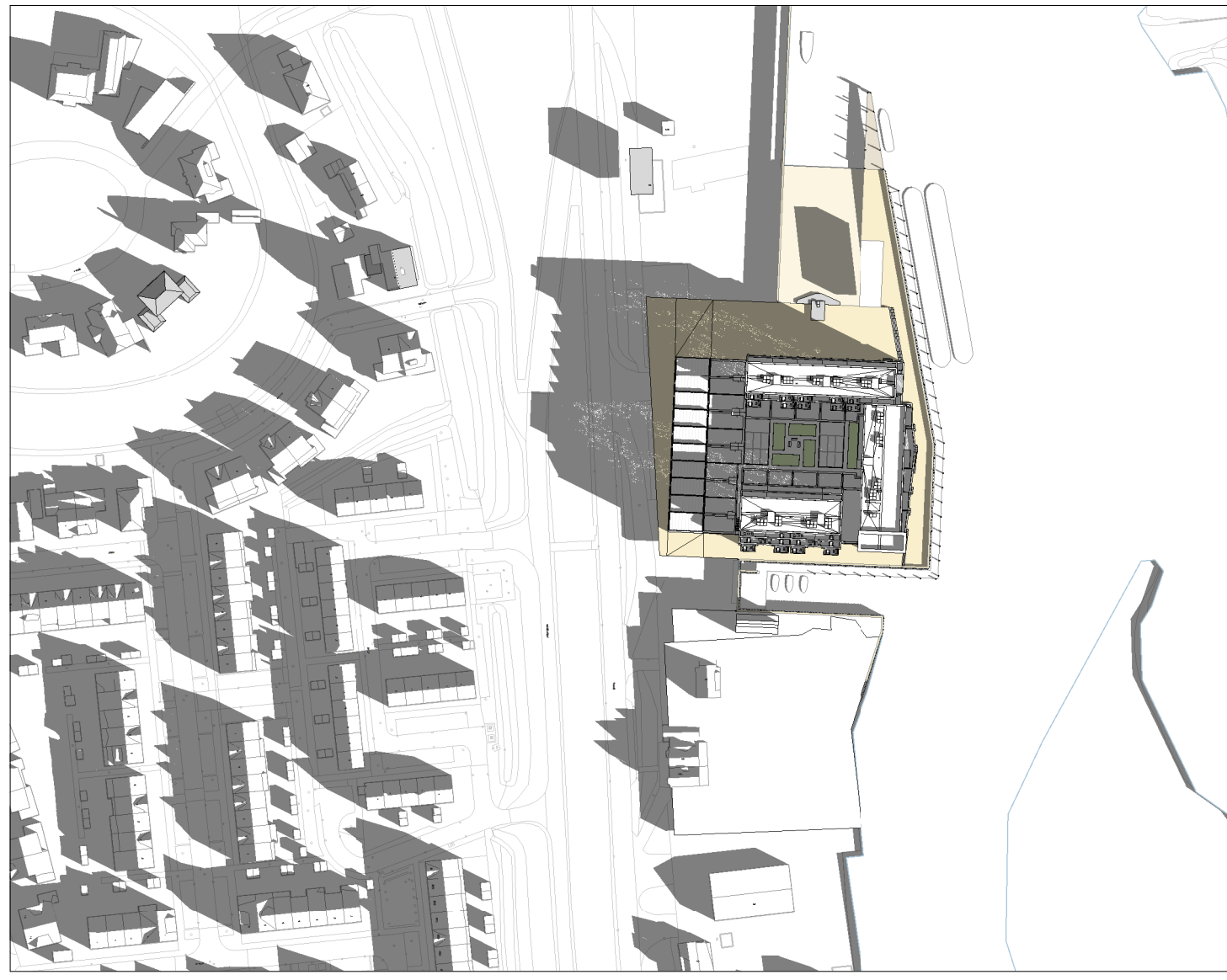




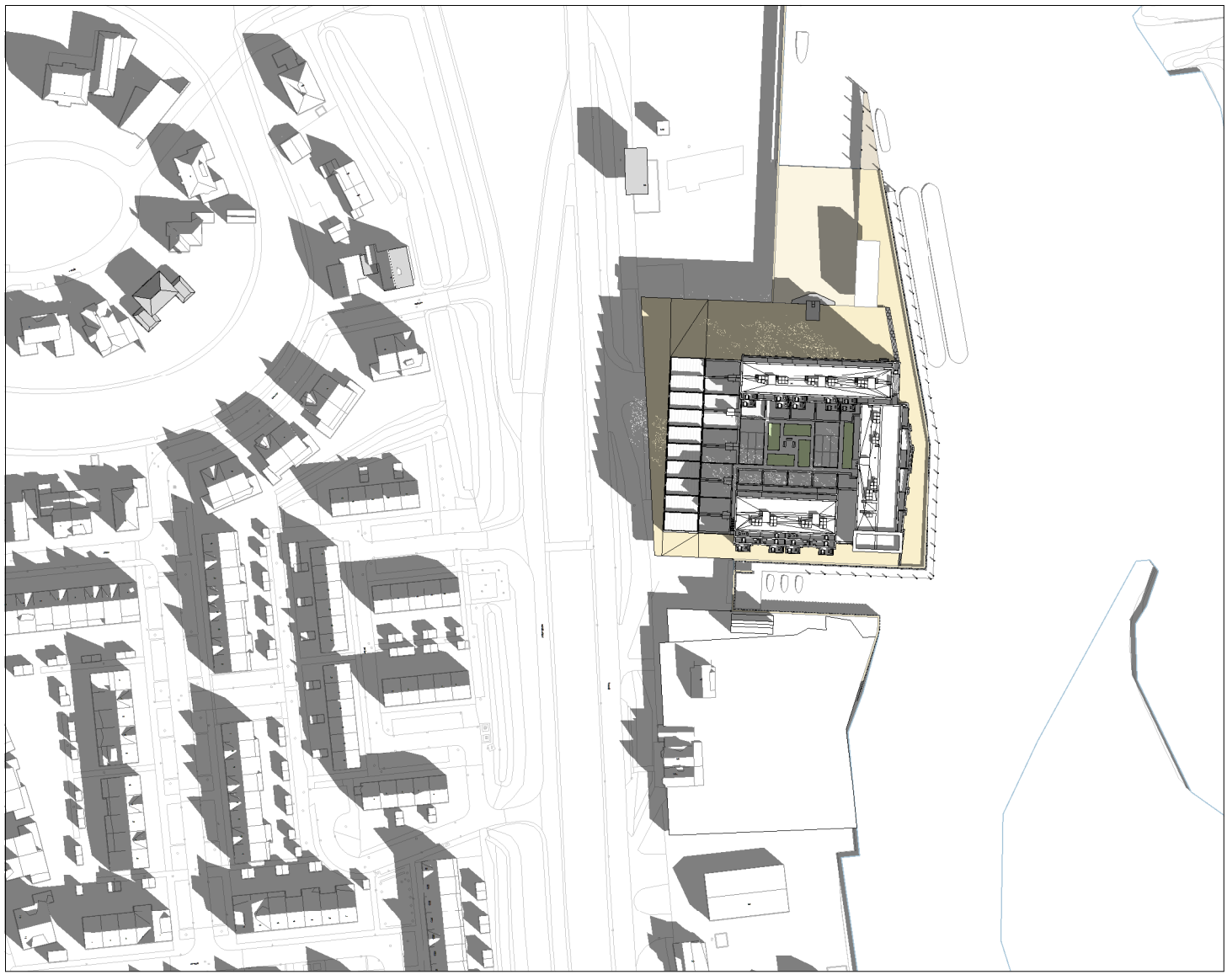
Bijlage 3 – Bezonningsstudie



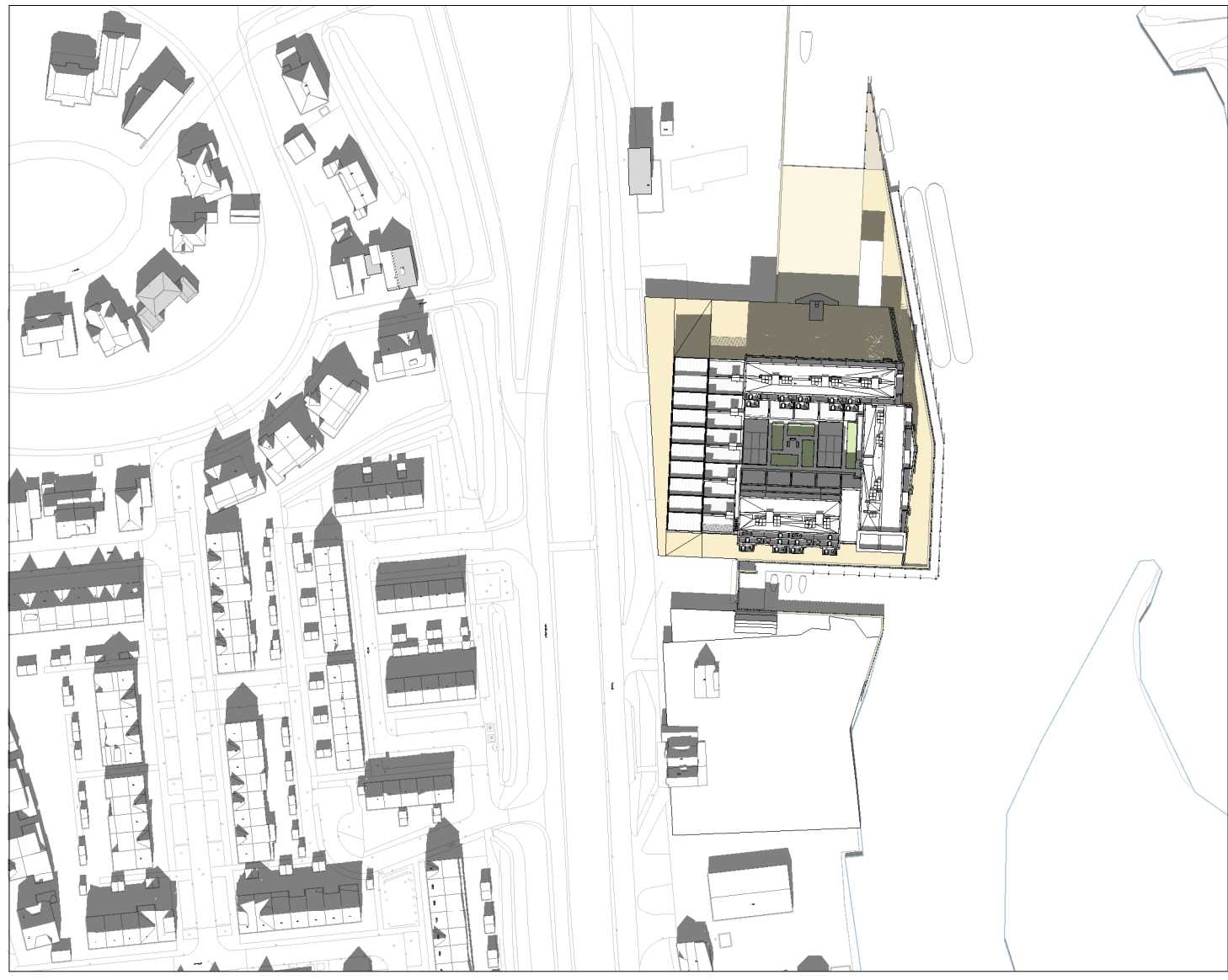
21 maart 08.00



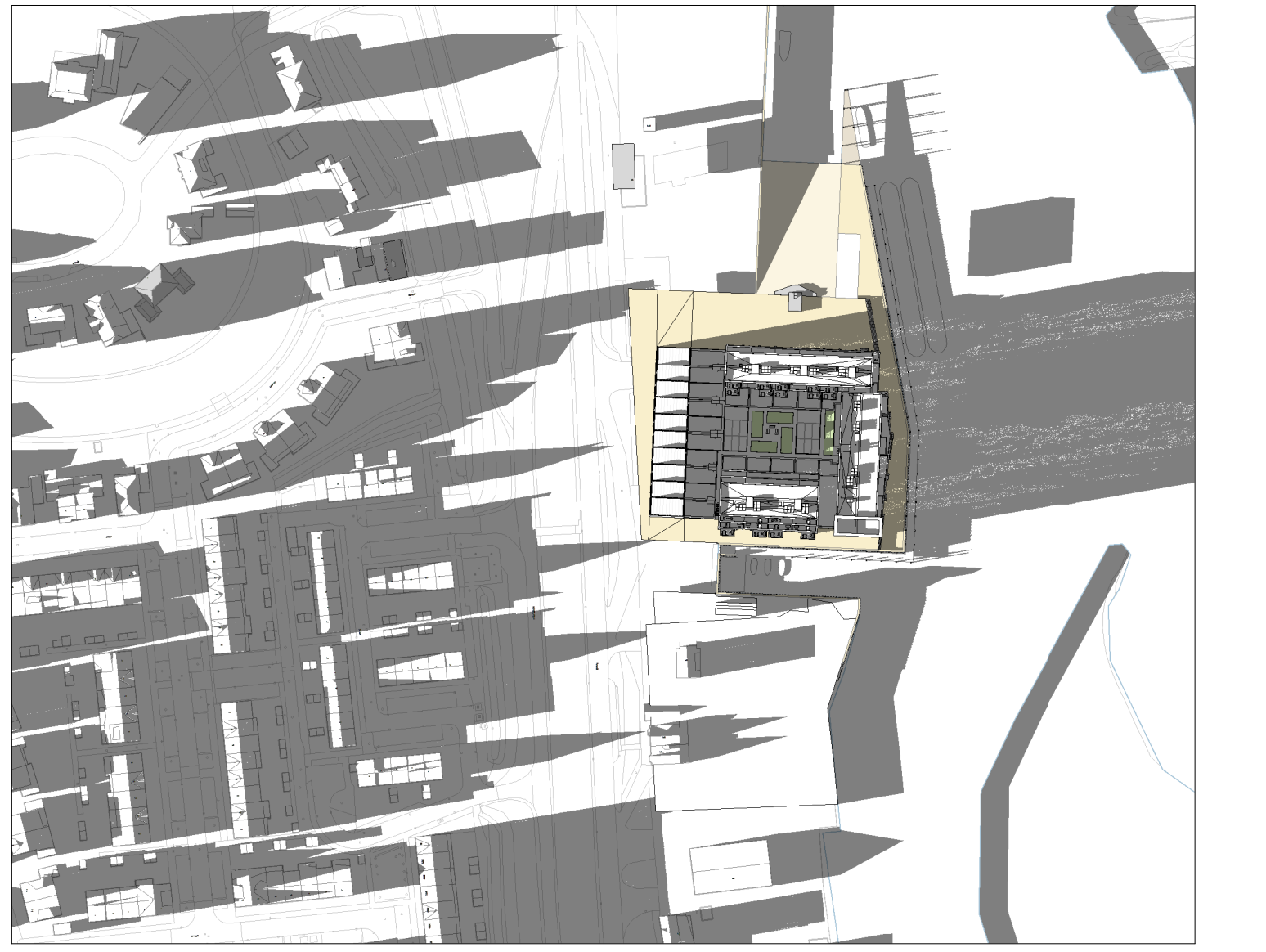
21 maart 09.00



21 maart 10.00



21 maart 13.00



21 maart 18.00



21 juni 08.00, +1u zomertijd



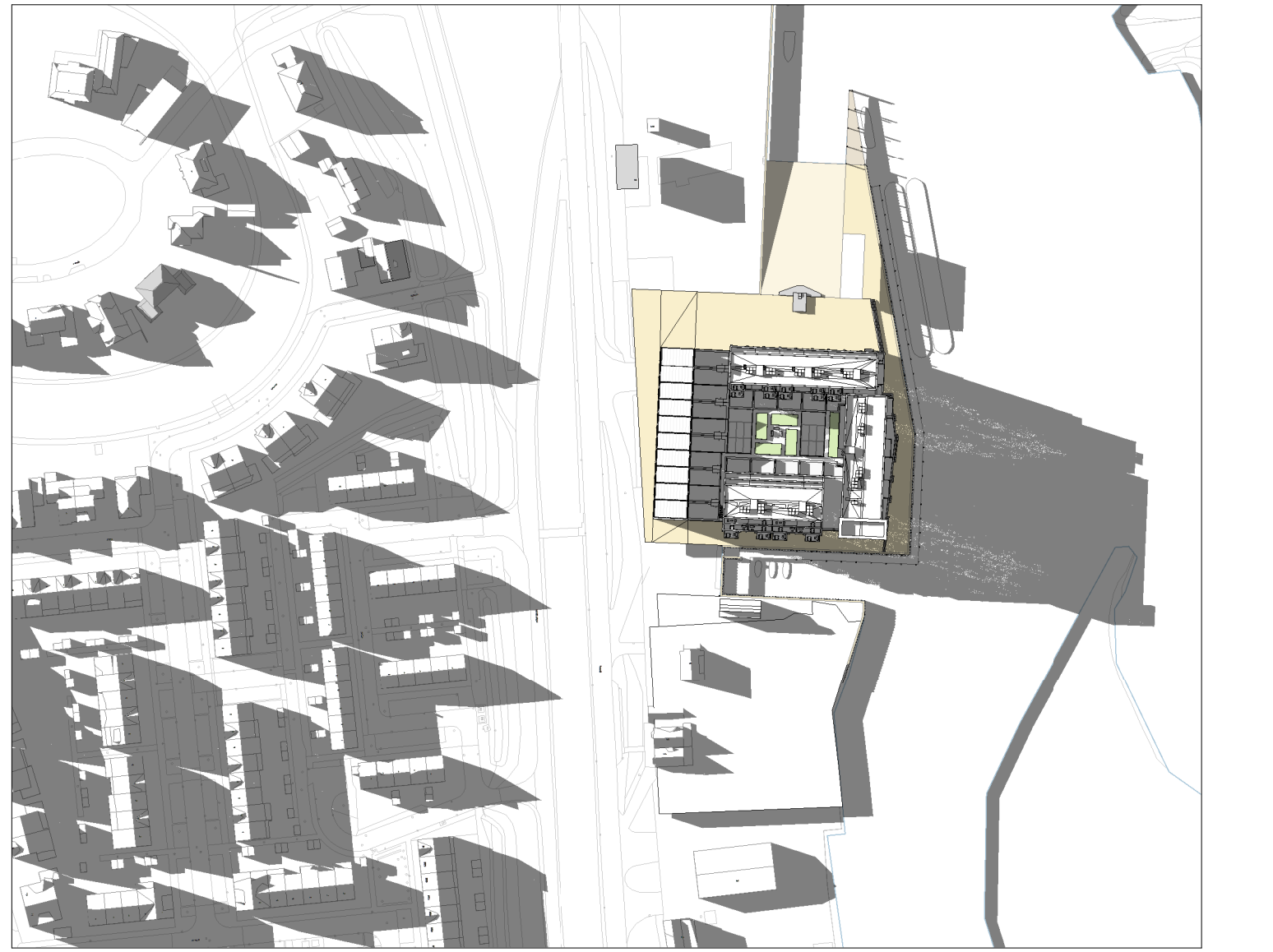
21 juni 09.00, +1u zomertijd



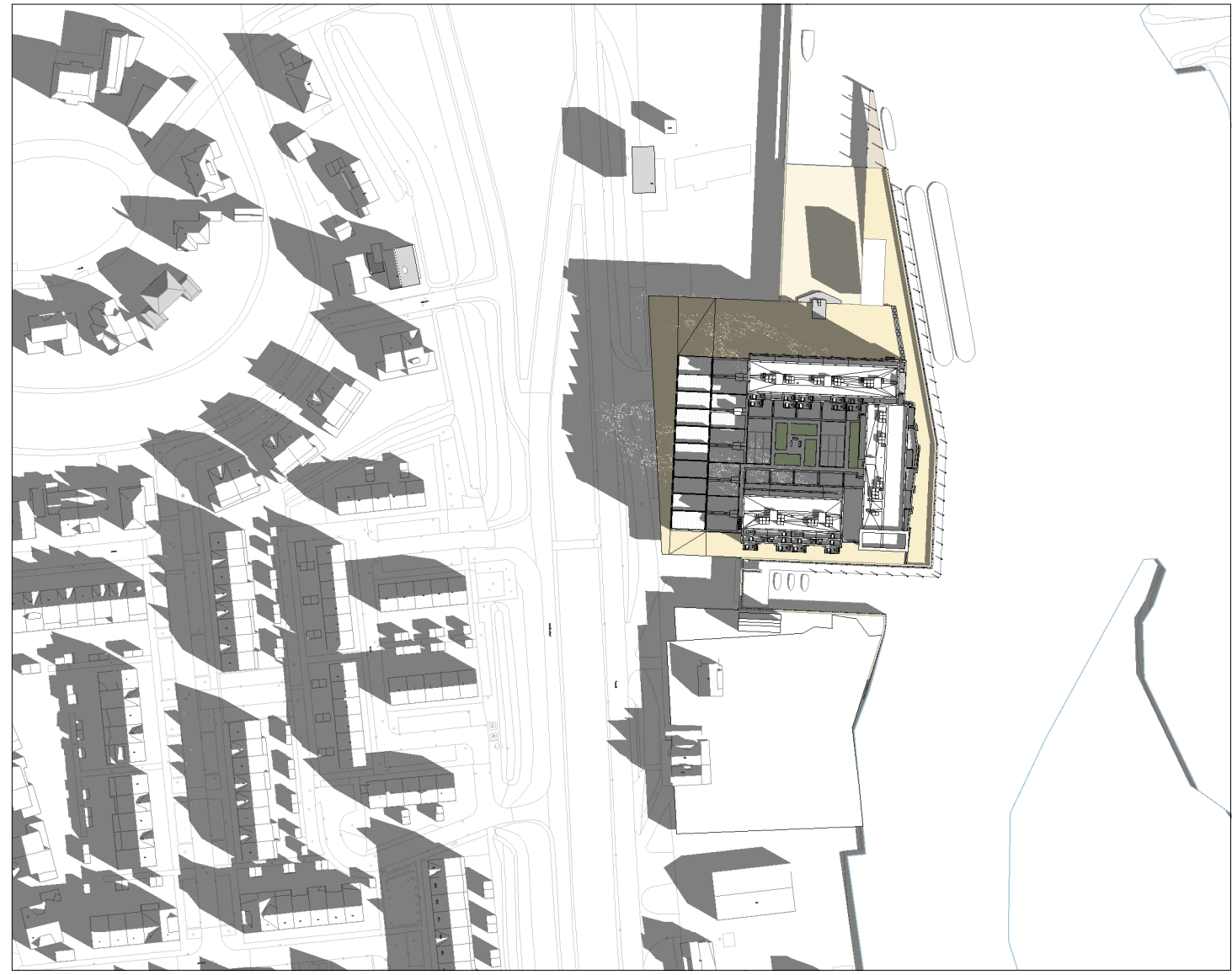
21 juni 10.00, +1u zomertijd



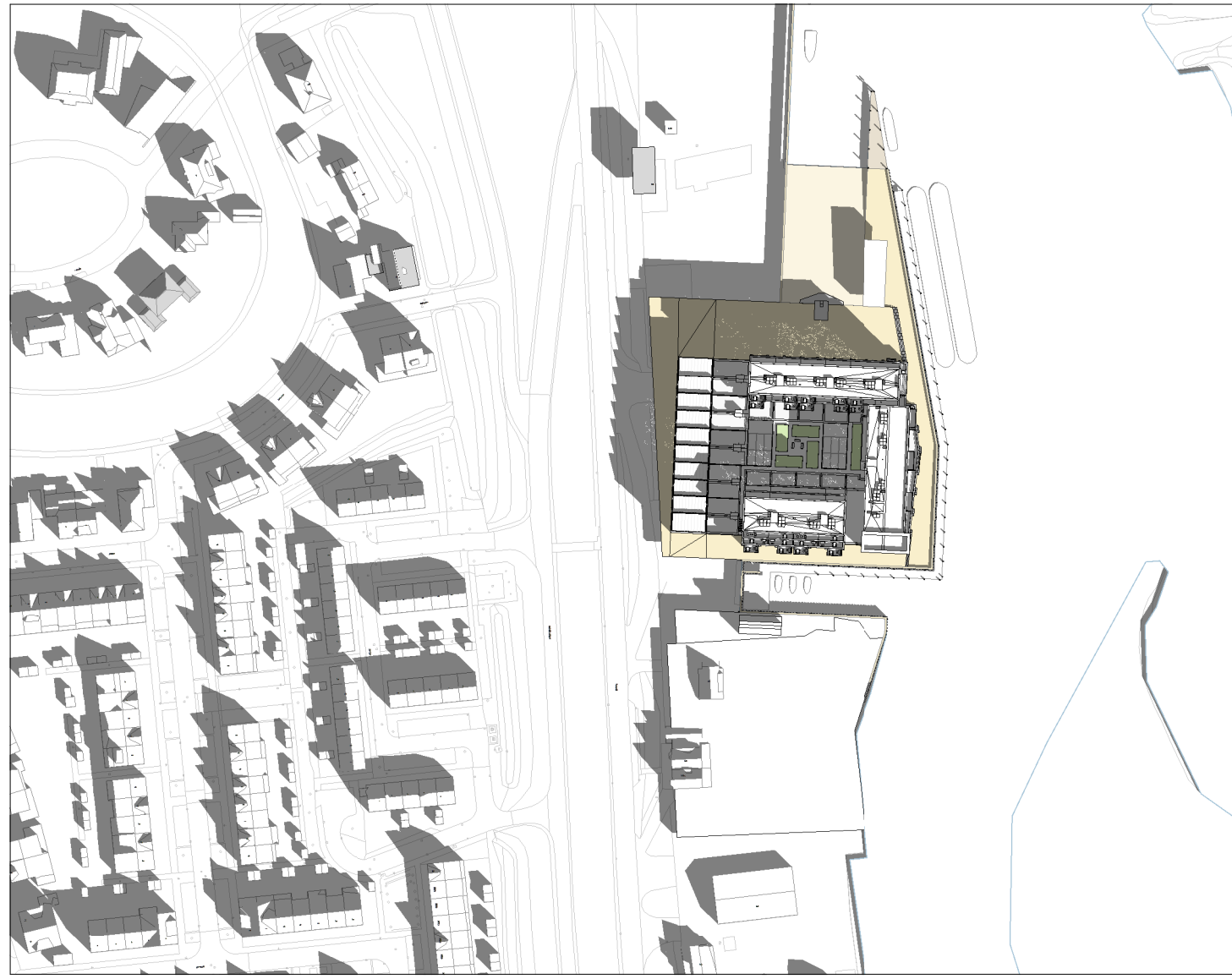
21 juni 13.00, +1u zomertijd



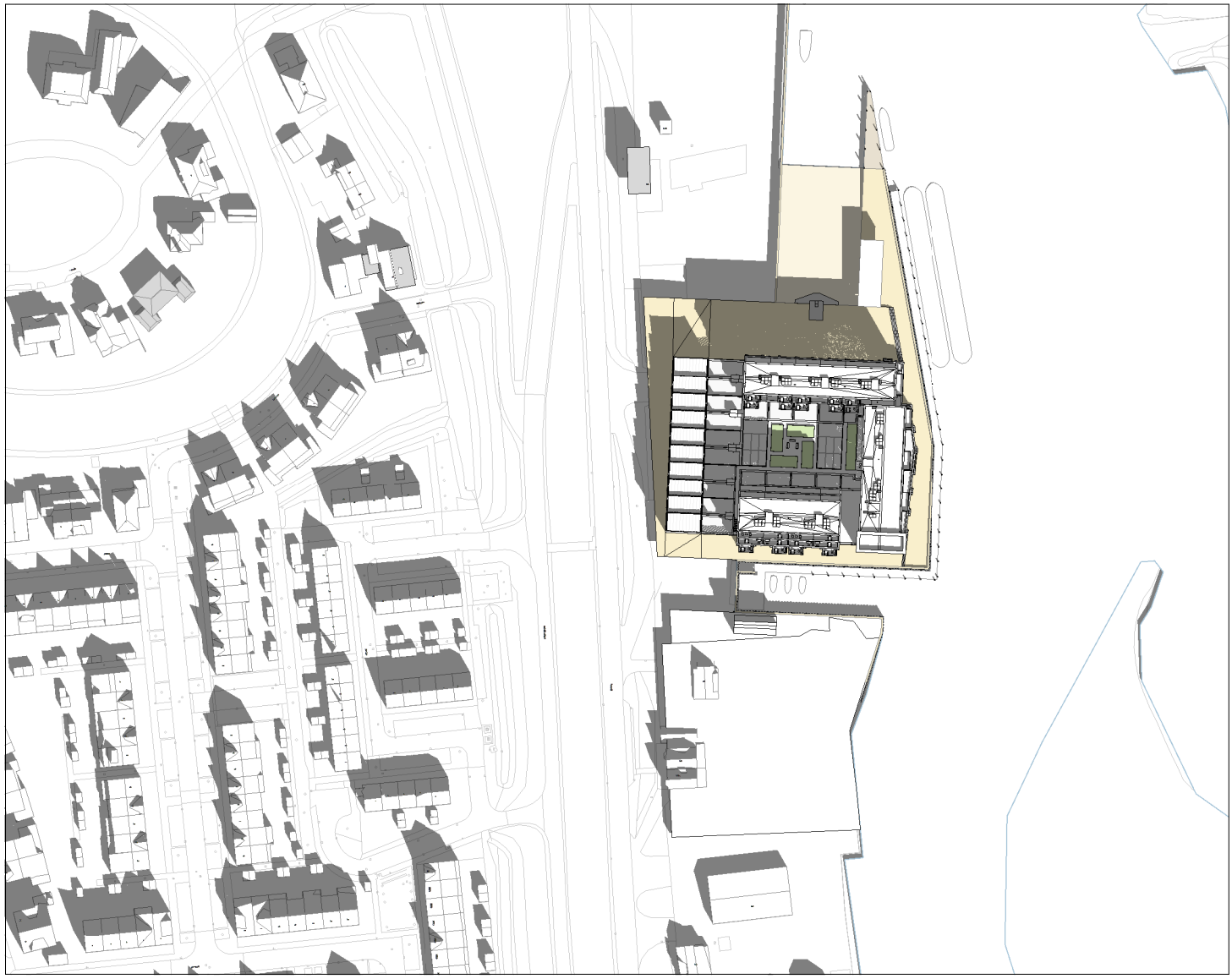
21 juni 18.00, +1u zomertijd



21 september 08.00, +1u zomertijd



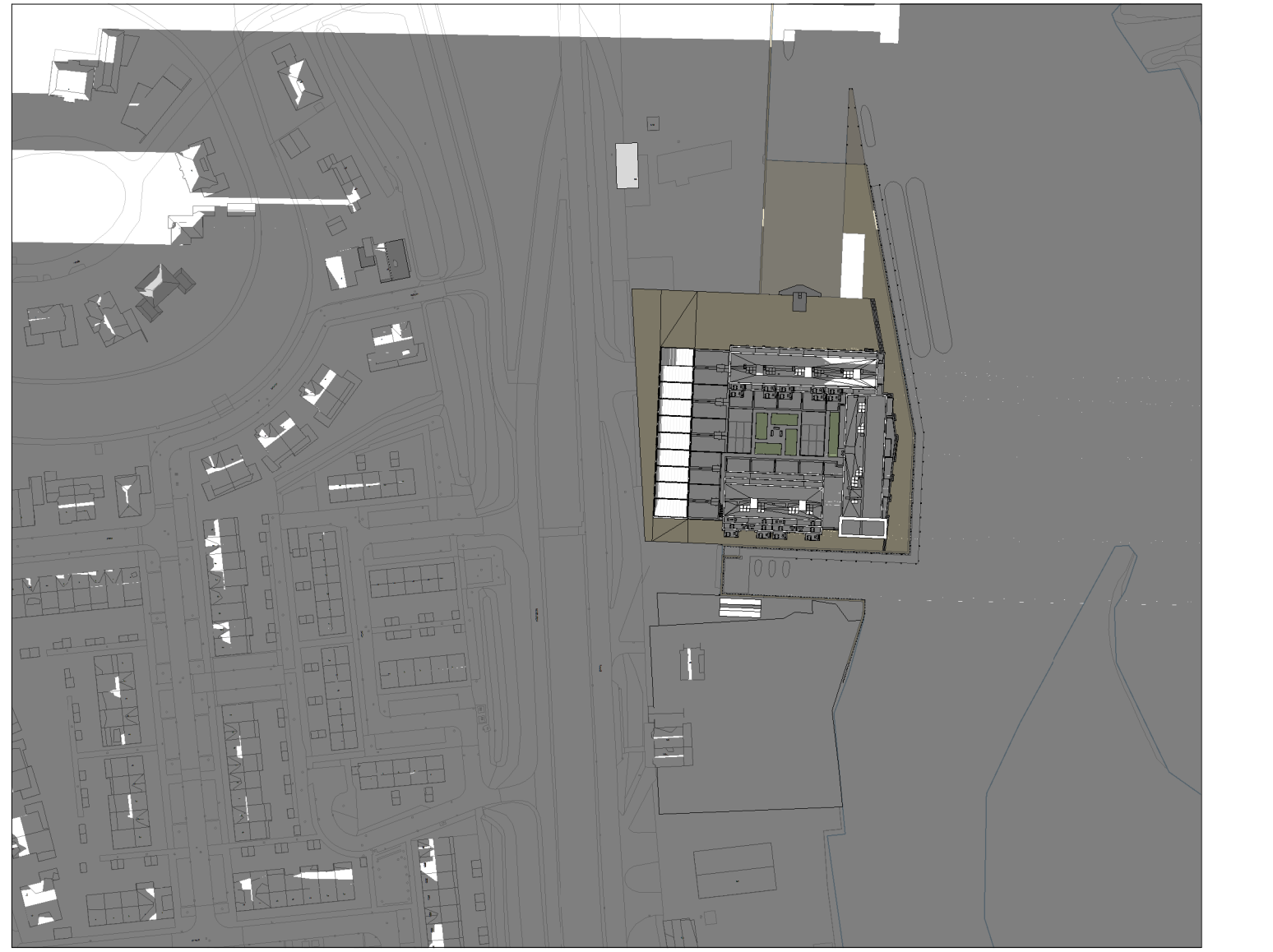
21 september 09.00, +1u zomertijd



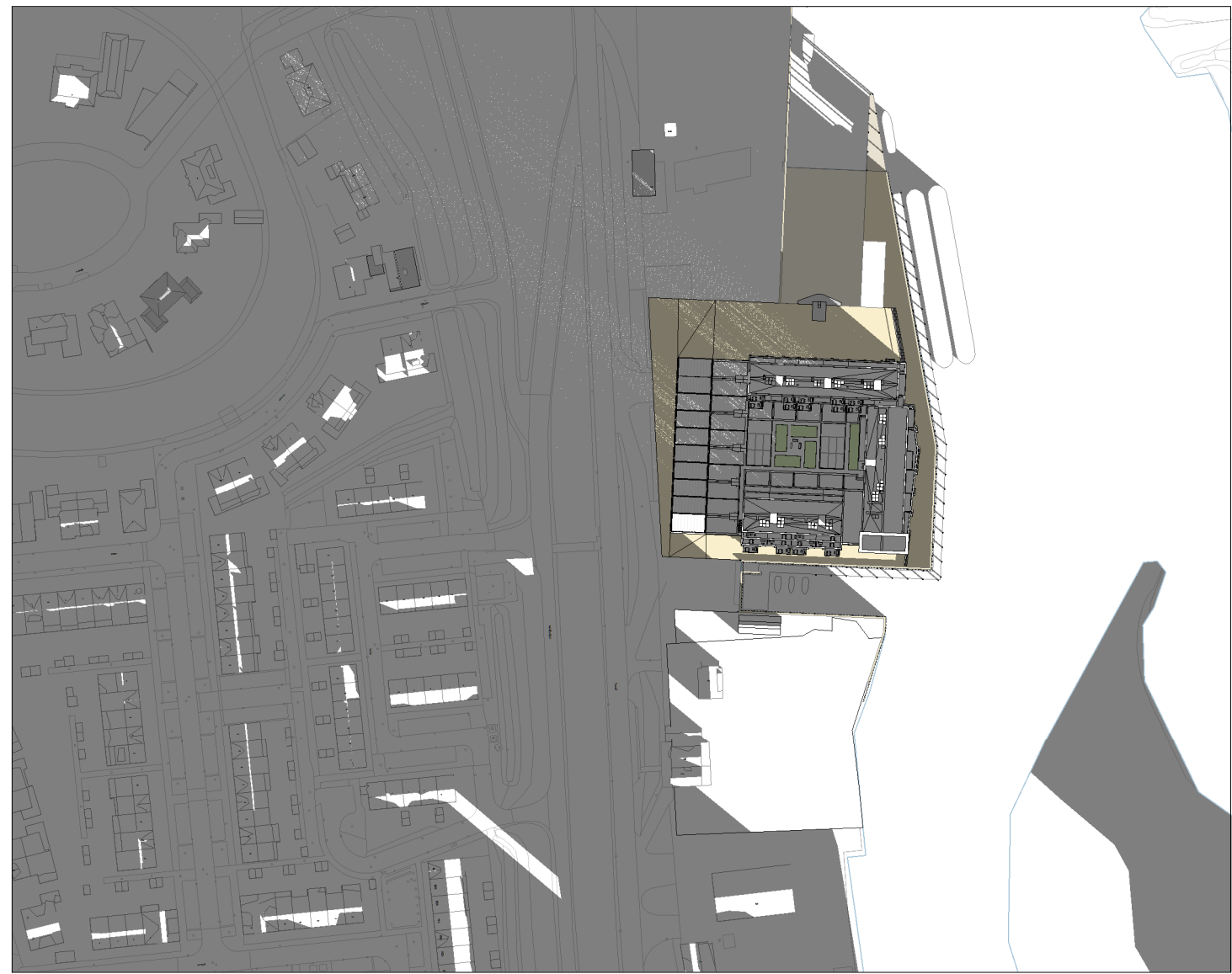
21 september 10.00, +1u zomertijd



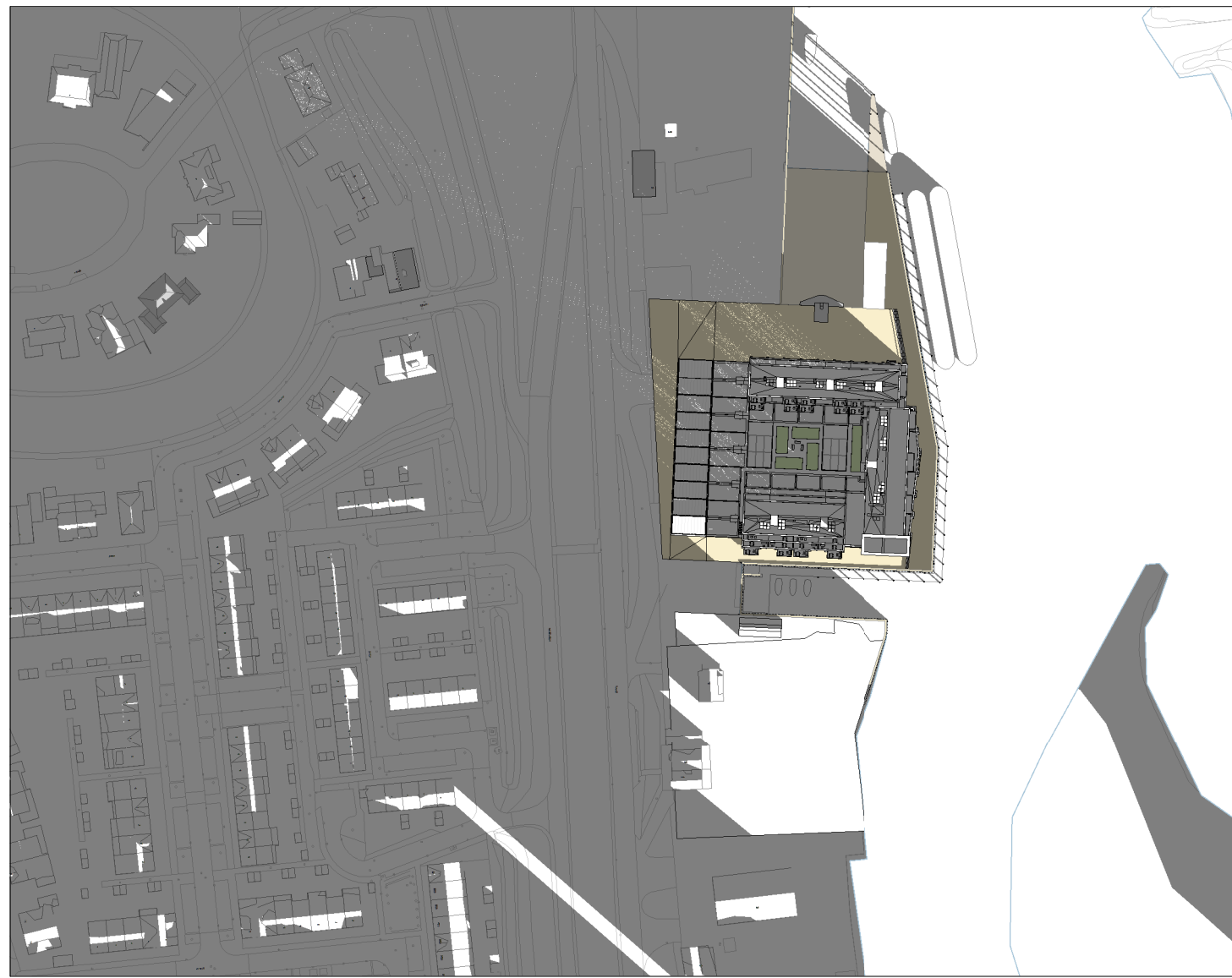
21 september 13.00, +1u zomertijd



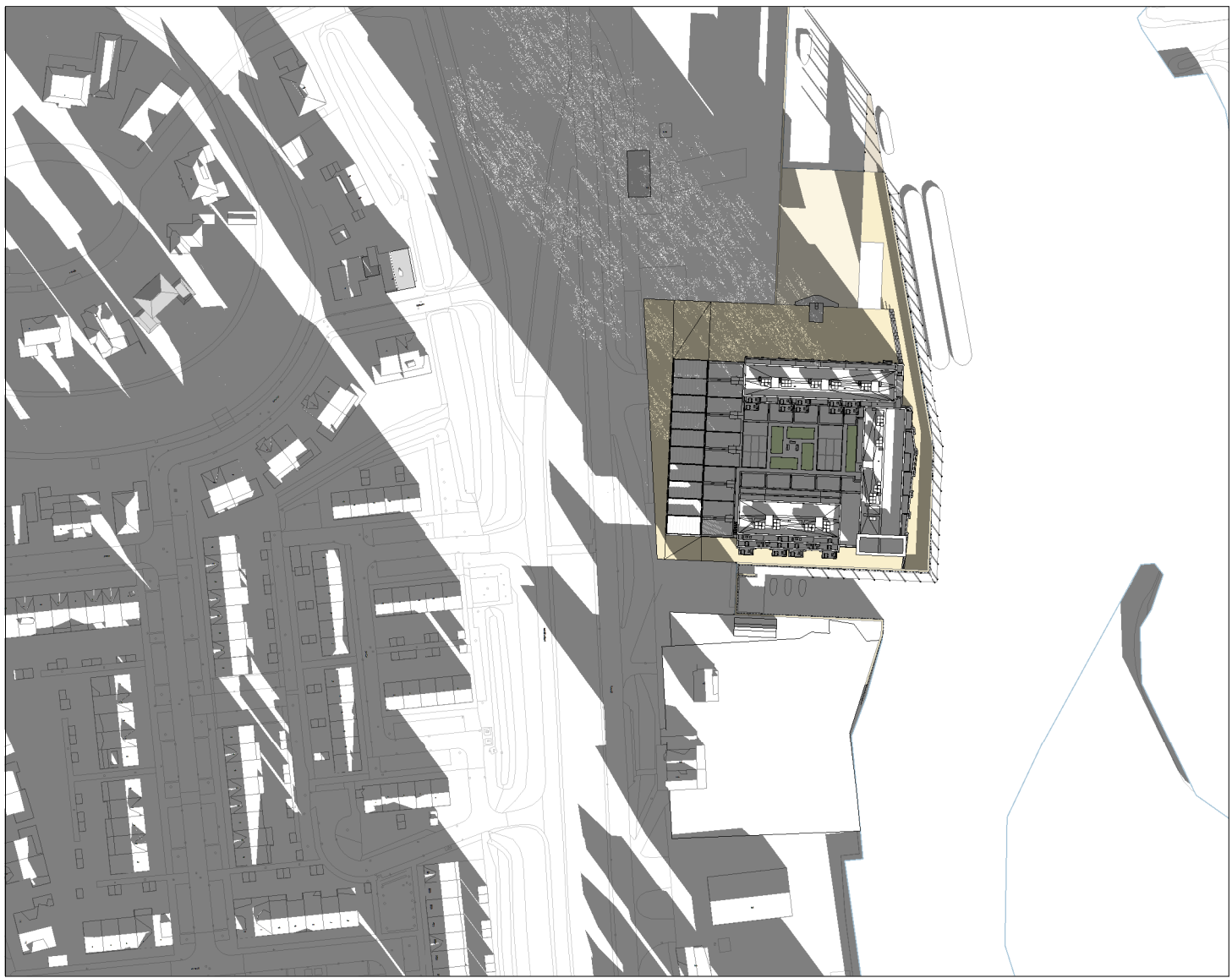
21 september 18.00, +1u zomertijd



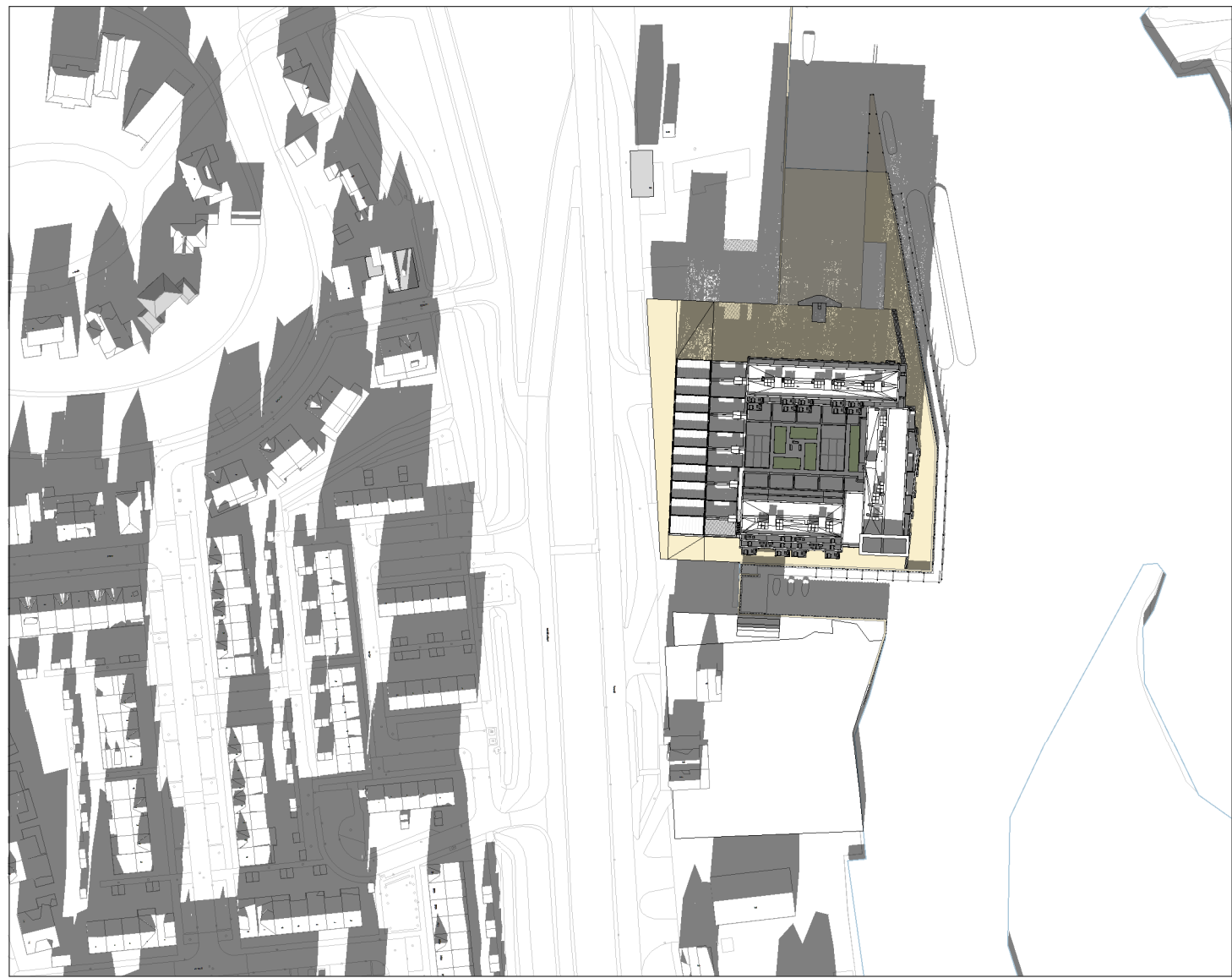
21 december 08.00



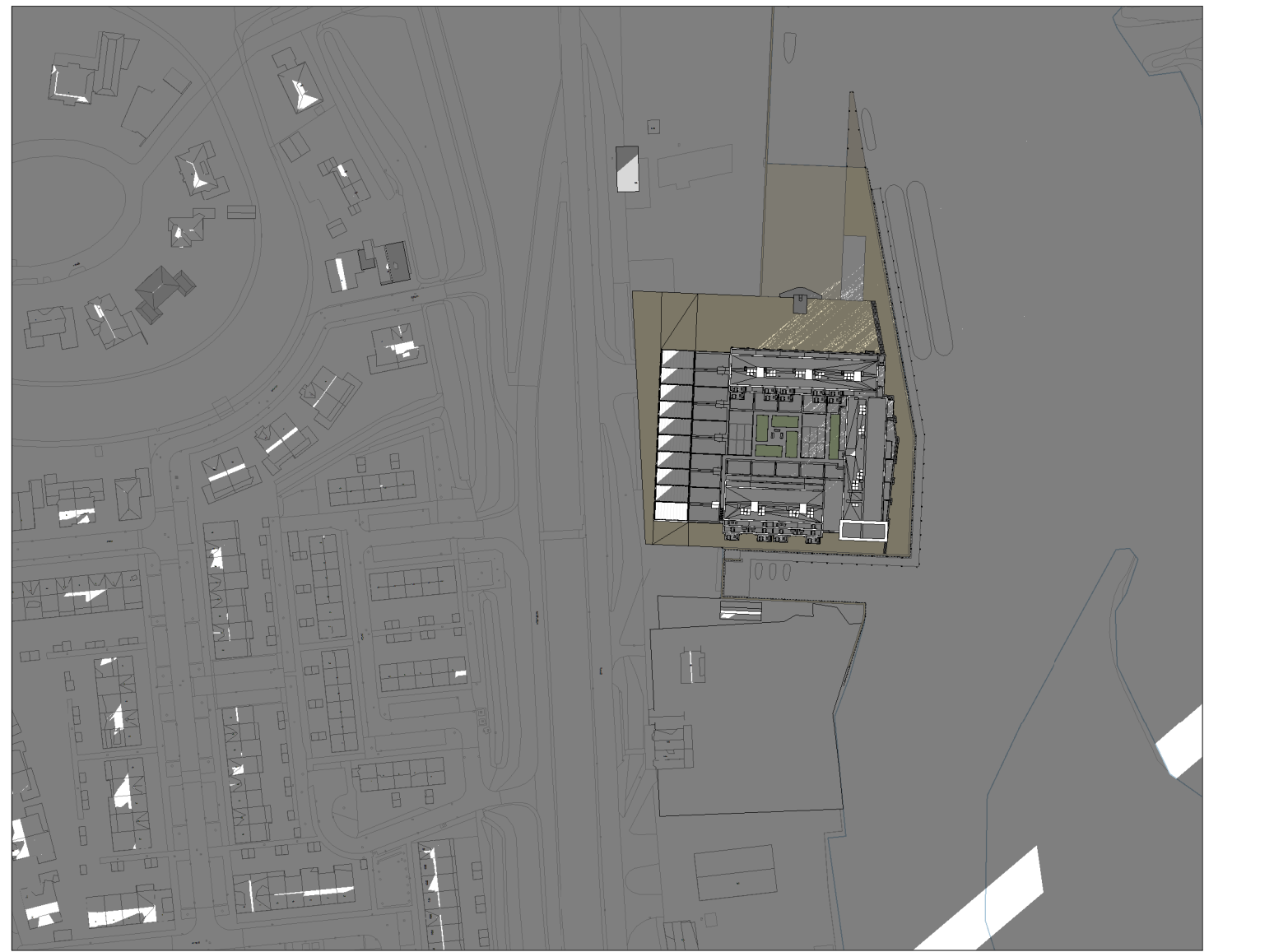
21 december 09.00



21 december 10.00



21 december 13.00



21 december 18.00

