

**NOTA VAN INSPRAAK EN OVERLEG BESTEMMINGSPLAN EN
MILIEUEFFECTRAPPORTAGE GEZONDHEIDSPARK WEST /MIDDENZONE
EN BESTEMMINGSPLAN GEZONDHEIDSPARK OOST**

INHOUD

| | |
|--|-----------|
| 1. Inleiding | 2 |
| 2. Inspraak | 3 |
| 3. Overleg | 14 |
| 4. Notitie reikwijdte en detailniveau MER | 21 |

1. Inleiding

Voor het gehele gebied gezondheidspark (Oost en West) heeft in de tweede helft van 2019 inspraak en overleg met de vaste overlegpartners plaatsgevonden. Daarna is een milieueffectrapportage opgesteld, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld te reageren op de notitie reikwijdte en detailniveau die voorgaand aan de MER is opgesteld.

2. Inspraak

Op 24 en 26 september 2019 zijn twee inloopavonden georganiseerd voor omwonenden en belangstellenden. Tijdens deze inloopavonden is een concept verbeelding van beiden bestemmingsplannen gepresenteerd en bestond de mogelijkheid voor aanwezigen om een schriftelijke reactie in te dienen. Naar aanleiding hiervan zijn 15 schriftelijke reacties ingediend.

Ingevolge de privacywetgeving (Algemene verordening gegevensbescherming) is het niet toegestaan om persoonsgegevens zonder een wettelijke verplichting of absolute noodzaak elektronisch beschikbaar te stellen. Dit houdt in dat in dit verslag geen NAW-gegevens (naam, adres, woonplaats) of andere persoonsgegevens bevat en dat ook in de teksten zoveel mogelijk persoonlijke gegevens zijn weggelaten.

De ingekomen schriftelijke reacties zijn hieronder samengevat en van een beantwoording voorzien. Alle insprekers hebben persoonlijk bericht gehad over de beantwoording.

| Nr. | Samenvatting | Reactie |
|-----|---|---|
| 1. | <p>Parkeeroverlast voor bewoners Polluxhof vanwege parkeerders ziekenhuis. Doordat ook op de verkeersdrempel wordt geparkeerd is de toegankelijkheid hulpdiensten niet meer geborgd. Desgewenst kunnen foto's worden toegestuurd.</p> | <p>Dit probleem is bekend. Concreet voor deze situatie is de afdeling Handhaving gevraagd hier op toe te zien. Handhaving neemt deze locatie nu regelmatig mee tijdens de controles in de wijk.</p> |
| 2. | <p>De Overkampweg is nu deels geluidsarm asfalt. De overgang is nu bij de bestaande appartementen goed waarneembaar.</p> | <p>De Overkampweg is geheel voorzien van geluidsreducerend asfalt, alleen is er halverwege een overgang van het ene type naar een ander type (van Microflex naar ZSA Semi dicht). Toepassing van nog stiller asfalt zal nauwelijks effect hebben.</p> |
| 3. | <p>Een paar keer per jaar heel veel overlast van bomen aan de Oudendijk aan de achterzijde van het ziekenhuis. Een keer per jaar weken lang restuitval (slingertjes/plakkerige vliesjes) die gele vlekken geven tot in huis toe. De hoogte van de bomen nemen heel veel zon weg in de tuin. Verzoek om andere boom te planten die minder hoog worden en minder troep geven.</p> | <p>Naar aanleiding van deze reactie is er telefonisch contact geweest. Het betreft overlast door de aanwezige populieren. Het betreft gezonde bomen die inderdaad voor overlast kunnen zorgen door uitval van bladeren en katjes. Als gemeente zien wij helaas geen mogelijkheden om de overlast door de populieren weg te nemen. Het kappen van gezonde bomen wordt niet als een oplossing gezien. De aanwezige bomen dragen bij aan de groene kwaliteit van het gebied.</p> |
| 4. | <p>De fietsroutes naar/bij het plangebied zijn bezaaid met stoplichten waardoor er meer autobewegingen plaatsvinden en daardoor meer uitstoot van NOx. Door fietsroutes aantrekkelijker te maken kan het aantal autobewegingen worden</p> | <p>Als gemeente leggen we alleen verkeerlichten aan als dat nodig is voor de verkeersveiligheid. Op dit moment zien wij uit nog geen mogelijkheden voor minder verkeerslichten. Het plan zet wel in op meer aantrekkelijke fietsroutes zodat dit uiteindelijk leidt tot minder autobewegingen. In het stedenbouwkundig plan is daar nadrukkelijk aandacht aan besteed.</p> |

| Nr. | Samenvatting | Reactie |
|-----|--|---|
| | terug gebracht. Dit zal integraal onderdeel moeten zijn van de plannen voor het gezondheidspark. | (zie pagina 17 van het stedenbouwkundig plan dat is opgenomen als bijlage 1 bij de toelichting van het bestemmingsplan en te raadplegen via www.ruimtelijkeplannen.nl). |
| 5. | Te veel woningen op een relatief kleine plek. | De gemeente heeft een forse woningbouwtaakstelling en wil zoveel mogelijk woningen in de stad bouwen, onder andere om groengebieden te sparen. Het stedenbouwkundig plan laat zien dat dit op een verantwoorde manier mogelijk is. |
| | Te hoge parkeertarieven waardoor het personeel van omliggende bedrijven in de wijk gaan parkeren. | Dit probleem is bekend. De afdeling Handhaving gaat hier extra controles uitvoeren. |
| | Geen bos weghalen in Dubbelmondepark voor een fietsracebaan voor de jeugd. Wordt hangplek en geeft overlast. | De gemeente staat positief tegenover initiatieven die spelen en bewegen in het park bevorderen, zoals het initiatief om een in een deel van het Overkamppark een 'pumtrack' te situeren. Daarbij zullen we als voorwaarden stellen dat overlast voor de buurt wordt voorkomen en dat geen aantasting van waardevolle bomen of groen plaatsvindt. De groene kwaliteit van het park mag niet worden aangetast. De inrichting van het park Overkampweg zal buiten het kader van dit bestemmingsplan om worden uitgewerkt in het project Dordtwijk zone. |
| | Waarom hier en niet op Dubbeldam? | In de gemeentelijke structuurvisie is al eerder de keuze gemaakt om op deze locatie ruimte te bieden voor woningbouw. Ook in Dubbeldam wordt gekeken naar locaties die geschikt zijn voor woningbouw. |
| 6. | Infrastructuur aansluiting N3 | De aansluiting N3 is voor de gemeente een belangrijk aandachtspunt. Mede naar aanleiding van uw reactie hebben we een verkeersbureau onderzoek |

| Nr. | Samenvatting | Reactie |
|-----------|--|---|
| | | <p>laten doen naar de verkeersafwikkeling en capaciteit van kruispunten. Uit dit onderzoek blijkt dat er inderdaad knelpunten ontstaan. Dit komt niet primair door de ontwikkeling gezondheidspark maar vooral door de autonome groei van het autoverkeer. De groeiopgave van de regio voor woningen en bedrijven leidt er toe dat de hele stad te maken krijgt met knelpunten. De gemeente gaat stadsbreed een mobiliteitsbeleid ontwikkelen gericht op het terugdringen van de automobilititeit. Tot die tijd zal rekening moeten worden gehouden drukkeren wegen en kruispunten.</p> |
| | <p>Fietspad aansluiting richting Eddingtonweg.</p> | <p>Deze aansluiting functioneert goed. Mocht er sprake zijn van concrete klachten dan horen we dat graag en zullen we dit betrekken bij de verdere planvorming.</p> |
| <p>7.</p> | <p>Verzoek bouwhoogte Yulius achter de grote flats omlaag te brengen. Bewoners kijken straks tegen een massief blok.</p> | <p>De gemeente heeft naar aanleiding van deze en andere inspraakreacties nog eens goed gekeken naar de stedenbouwkundig inpassing van de nieuwbouw.</p> <p>De bouwhoogte van het gebouw dat het dichtst richting de Oudendijk mag worden gebouwd, wordt verlaagd naar maximaal 15 meter. Daarna mag de bebouwing oplopen tot 25 meter. Deze reactie vormt aanleiding om de planverbeelding aan te passen.</p> <p>Daarnaast is ook het bouwvlak iets meer opgeschoven richting Overkampweg, zodat de mogelijkheid ontstaat iets meer bouwvolume te bouwen zonder dat afstand tot de Oudendijk kleiner wordt. Het bestemmingsplan Gezondheidspark Oost zal hierop aangepast worden zodra meer duidelijk is over de bouwplannen en de inrichting van dit</p> |

| Nr. | Samenvatting | Reactie |
|-----|---|--|
| | | gebied. Wij zullen u en omwonenden hierover nog informeren en gelegenheid bieden daarop te reageren. |
| 8. | Mooi plan, met twee ideeën: i. trek het Overkamppark met buitensport faciliteiten bij het project. | Dit idee zal worden betrokken bij de herinrichting van het Overkamppark met ruimte voor sport- en spelplekken. De inrichting van het park Overkampweg valt buiten het kader van dit bestemmingsplan en zal worden uitgewerkt via het project Dordtwijk zone die het Wantij en de Nieuwe Dordtse Biesbosch met elkaar verbindt |
| | ii. bouw de parkeergarages onder de grond met genoeg parkeerruimte voor zowel de vaste bewoners als bezoekers van het ziekenhuis en sport tegen redelijke vergoeding. | Het stedenbouwkundig plan gaat uit van de bouw van een grote bovengrondse parkeergarage tegen de bestaande bovengrondse parkeergarage aan. Deze garage is bedoeld voor bezoekers, personeel en bewoners. Naast de bouw van de bovengrondse parkeergarage is het zeker een goed idee om ook onder de grond parkeren te realiseren maar hebben we wel te maken met mogelijke archeologische waarden. Daarnaast zijn de kosten van ondergrondse parkeergarages zijn zo hoog dat dat we dit niet kunnen afdwingen. Het bestemmingsplan laat het wel toe. |
| 9. | Verzoek om op de hoogte te worden gehouden (rond 1-1-2020) wanneer er meer bekend is over de bestemming Sporthotel. | Het bestemmingsplan laat een sporthotel niet rechtstreeks toe maar zodra er een concreet initiatief komt kunnen we het bestemmingsplan daar eenvoudig op laten aanpassen. Zodra een aanvraag binnenkomt zullen wij dit ook publiceren. |
| 10. | Let op de fietsbereikbaarheid Leerpark-gezondheidspark ter plaatse van het viaduct. | Hier wordt de nodige aandacht aan besteed. De huidige onderdoorgang heeft voor de fietser en voetganger geen ideale maat. |
| | Stedenbouwkundig plan per mail ontvangen? | Het stedenbouwkundig plan is inmiddels toegezonden. Alle stukken zijn ook te raadplegen via de website www.ruimtelijkeplannen.nl |

| Nr. | Samenvatting | Reactie |
|-----|---|--|
| 11. | Er moet rekening worden gehouden met de afspraken dat de tijdelijke parkeerplaats aan de Overkampweg terug zou komen in de vorm van een vijver. Dat is noodzakelijk i.v.m. het lozen van water van de sloot aan de Oudendijk. | De gedempte watergang komt niet in zijn geheel terug. Ter compensatie wordt de aanleg van een vijver mogelijk gemaakt tussen de nieuwbouw en de woningen aan de Oudendijk. In het plangebied is voldoende waterberging aanwezig. In conform de eisen die het waterschap hieraan stelt. Het bestemmingsplan zal op dit onderdeel worden aangevuld met een waterparagraaf in hoofdstuk 4 van de plantoelichting. |
| | Fietsenstalling van school zou nooit worden verplaatst. Verplaatsen naar achterkant school geeft veel woonoverlast ook i.v.m. avondonderwijs. | Dit situering van de fietsenstalling is onderwerp van gesprek geweest, maar er is nooit toegezegd dat verplaatsing daarbij uitgesloten is. Momenteel werken we als gemeente aan een ontwerp voor de openbare ruimte. We komen hier op een later moment op terug bij de omwonenden. Het bestemmingsplan zal hier zo nodig op worden aangepast. |
| | Kan wel zo dicht op het Dordwijckpark worden gebouwd. Is beschermd. | Het Dordwijckpark is in de Verordening ruimte van de provincie Zuid-Holland 2014 als gebied met beschermingscategorie 1. Dat wil zeggen aangewezen als Natuurnetwerk Nederland en deels als landgoed en kasteelbiotoop. Dergelijke gebieden mogen niet voorzien in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die afwijken van de bestaande gebiedsidentiteit. De gebiedsbescherming loopt deels in het plangebied. Op deze delen zijn geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voorzien. Zie voor meer informatie www.ruimtelijkeplannenzuidholland.nl |
| 12. | In het verleden hebben de bewoners Oudendijk afspraken gemaakt met het Daltoncollege over de fietsenstalling. De nieuwe plannen om de fietsenstalling naar de | Zie 11. Het overleg met het Dalton-Lyceum is opnieuw opgestart. Doel is om de herontwikkeling van de Yuliuslocaties mogelijk te maken. Hiervoor is uitruil van gronden en herinrichting van de buitenruimte nodig. Een afspraak dat de fietsenstalling van school nooit |

| Nr. | Samenvatting | Reactie |
|-----|---|---|
| | zijde Oudendijk te verplaatsen zijn in strijd met de afspraken. | worden verplaatst is toen niet gemaakt. Momenteel werken we als gemeente aan een ontwerp voor de openbare ruimte. We komen hier op een later moment op terug bij de omwonenden. Zo nodig wordt het bestemmingsplan hierop aangepast. |
| 13. | Naast Overkampweg Toren I worden de twee nieuwe torens te dicht aan de weg gebouwd vanwege geluid en milieu. | Het betreft toren 2 (in aanbouw) en toren 3 (in verkoop) waarvoor in het verleden al een bouwvergunning is afgegeven inclusief de toetsing aan de geluidsnormen. Hieruit is niet gebleken dat de afstand tot de weg te klein was. Een zelfde procedure zal gevolgd worden voor de nog te bouwen woningen in het plangebied ter plaatse van de gebouwen van Yulius. |
| | Afstand tussen Toren I en gebouw I (nieuw) te klein. In verband met ingaand en uitgaand verkeer parkeergarages en toegang school. Verkeershinder van school door ophalers en wegbrengen kinderen. | De voorgestelde inrichting en nieuwbouw zoals gepresenteerd op de inloopavond is verkeerskundig getoetst. Hieruit is niet gebleken van knelpunten. In kader van het op te stellen bestemmingsplan is dit nader onderbouwd met een nieuw verkeersonderzoek. Uit dit onderzoek blijkt dat hier geen verkeersknelpunten verwacht worden. Het verkeersonderzoek zal als bijlage bij het bestemmingsplan worden opgenomen en is te raadplegen via www.ruimteijkeplannen.nl |
| 14. | Bezwaar tegen gebouw met 2 woontorens ter plaatse van de Kreek + omvang betonnen bak parkeergarage om 5 meter boven maaiveld. | Het bestemmingsplan stelt inderdaad voor hoger te bouwen dan eerder in 2017 gepresenteerd bij de nieuwbouwplannen van De Kreek. Het betreft nu een andere situatie waarbij De Kreek verdwijnt en nieuwbouw van woningen wordt mogelijk gemaakt. In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 25 meter (8 lagen). De gemeente heeft naar aanleiding van deze en andere inspraakreacties nog eens goed gekeken naar de stedenbouwkundige |
| | Bouwhoogte aangrenzend bewoners Oudendijk. Onze wensen zijn bouw in een trapeze van laag op lopend naar 7 verdiepingen aangrenzend 1e woontoren. | |

| Nr. | Samenvatting | Reactie |
|-----|--|---|
| | | <p>inpassing van de nieuwbouw. Zie ook het antwoord op reactie 7).</p> <p>Dit is aanleiding om de planverbeelding aan te passen en de bouwhoogte gezien vanaf de Oudendijk meer geleidelijk te laten oplopen richting de bestaande hoogbouw aan de Overkampweg. De afstand die wordt aangehouden tot de bestaande bebouwing aan de Oudendijk is aan te merken als een ruime stedenbouwkundige maat die past in een omgeving waar nieuwbouw tot 8 lagen wordt voorzien in de nabijheid van een bestaand bebouwingslint. Er zijn voldoende mogelijkheden op het perceel en omgeving om de privacy te waarborgen. Bomen zijn daarbij een belangrijk middel. Het bestemmingsplan Gezondheidspark Oost zal hierop aangepast worden zodra meer duidelijk is over de bouwplannen en de inrichting van dit gebied. Wij zullen u en omwonenden hierover nog informeren en gelegenheid bieden daarop te reageren.</p> |
| | <p>15 meter terug van de rooi-De Kreek zodat de groenvoorziening enigszins blijft behouden.</p> | <p>Uitgangspunt zijn de bestaande rooilijnen, dat betekent geen aantasting van de huidige groenstructuur tussen De Kreek/school en bestaande woningen.</p> |
| | <p>Waterpartij in zijn geheel terug, zelfde aantal m2. Betreft afspraak dat gedempte waterpartijen terug zouden komen grenzend aan de Oudendijk.</p> | <p>De gedempte watergang komt niet in zijn geheel terug. Ter compensatie wordt de aanleg van een vijver mogelijk gemaakt tussen de nieuwbouw en de woningen aan de Oudendijk. Momenteel werken we als gemeente aan een ontwerp voor de openbare ruimte inclusief alle watergangen. We komen hier op een later moment uitgebreid op terug bij u en andere omwonenden.</p> |
| | <p>Aantal parkeerplaatsen onder de woontoren is</p> | <p>Het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd is conform de norm die</p> |

| Nr. | Samenvatting | Reactie |
|-----|--|--|
| | meer dan de norm per woning. Wens verkleining gehele parkeergarage. | destijds bij de bouwaanvraag gold (van de alle 3 de torens). Daarvoor is al een bouwvergunning verleend. Deze norm is gebaseerd op parkeerplaatsen voor bewoners, personeel dat in de garage kan staan en bezoekers op straat of parkeerterrein (betaald). |
| | Bebouwing in Dordwijkzone is omstreden. Afspraak is afspraak (wethouder Sas). | De Dordwijkzone zoals aangewezen in provinciaal beleid wordt niet aangetast door de nieuwbouwplannen. Voor zover na te gaan zijn daar geen andere afspraken over bekend. Zie ook de beantwoording onder 11. |
| | Verzoek waarborging privacy. | Door de hiervoor genoemde aanpassing van de maximale bouwhoogte zal ook het aspect privacy minder van belang zijn. De afstand die wordt aangehouden tot de bestaande bebouwing aan de Oudendijk is aan te merken als een ruime stedenbouwkundige maat die past in een omgeving waar nieuwbouw voorzien wordt in de nabijheid van een bestaand bebouwingslint. Er zijn voldoende mogelijkheden op het perceel en omgeving om de privacy te waarborgen. Bomen zijn daarbij een belangrijk middel. |
| 15. | De ecologische functie van het gebied tussen de Biesbosch het Dordwijpark Wij vrezen dat dit evenwicht niet alleen verstoord zal worden maar dat deze complete flora en fauna zal verdwijnen. Iets wat in strijd is met eerder gemaakte afspraken en beleid van de gemeente. | De ontwikkeling van de voorgenomen bouwplannen leidt niet tot aantasting van bestaande ecologische kwaliteiten. De gemeente zet juist in op versterking van de ecologische kwaliteiten in het kader van het project Dordwijkzone, waarvan de het Overkamppark deel uitmaakt. |

| Nr. | Samenvatting | Reactie |
|-----|---|--|
| | <p>Het grote aantal nieuwe auto's wat van de omliggende wegen gebruik zal gaan maken leidt tot een veel hogere CO2 uitstoot dan gewenst en die goed is voor het milieu.</p> | |
| | <p>Aan de Overkampweg is nu een tijdelijke parkeerplaats gerealiseerd. Na het opheffen van deze parkeerplaats zou er weer een vijver komen die (mede) dient als opslagplaats en buffer voor overtalig water in de sloot direct aan de Oudendijk en het Stedelijk Dalton Lyceum. Deze sloot stijgt regelmatig tot een hoogte die leidt tot wateroverlast in kelders, onderhuizen en tuinen aan de Oudendijk. Het gemaal en de stuw van het Waterschap staan op te grote afstand om bij hoosbuien direct resultaat op het waterpeil te kunnen uitoefenen. Bewoners hebben hier regelmatig last van met financiële schade tot gevolg. Het dieptepunt van 31 augustus 2015 is bij de meeste bewoners nog in het geheugen gegrift.</p> | <p>Momenteel werken we als gemeente aan een ontwerp voor de openbare ruimte. We komen hier op een later moment uitgebreid op terug bij de omwonenden. In dat ontwerp zal rekening worden gehouden met voldoende waterberging. Zo nodig zal het bestemmingsplan Gezondheidspark Oost hierop aangepast worden.</p> |
| | <p>Nu al komt het regelmatig voor dat er bij de opgangen naar de N3</p> | <p>Mede naar aanleiding van uw reactie hebben we een verkeersbureau onderzoek laten doen naar de</p> |

| Nr. | Samenvatting | Reactie |
|-----|---|---|
| | <p>zowel in de ochtend- als in de avondspits een verkeersinfarct is. Verkeer op de N3 stroomt niet door waardoor Laan der Verenigde Naties, Overkampweg en Karel Lotsyweg muurvast staan. Het grote aantal nieuwe woningen en daaraan gekoppelde auto's zal tot een nog grotere overlast leiden. Alternatieven om het verkeer door Dubbeldam en langs basisscholen te leiden is. naar onze mening niet reëel.</p> | <p>verkeersafwikkeling en capaciteit van kruispunten. Uit dit onderzoek blijkt dat er inderdaad knelpunten ontstaan. Dit komt niet primair door de ontwikkeling gezondheidspark maar vooral door de autonome groei van het autoverkeer. De groeiopgave van de regio voor woningen en bedrijven leidt er toe dat de hele stad te maken krijgt met knelpunten. De gemeente gaat stadsbreed een mobiliteitsbeleid ontwikkelen gericht op het terugdringen van de automobilititeit. Tot die tijd zal rekening moeten worden gehouden drukkere wegen en kruispunten.</p> |
| | <p>Van alle bewoners aan de noordzijde van de Oudendijk tussen Stevensweg en Karel Lotsyweg zal het woongenot drastisch dalen met de daaraan gekoppelde economische schade in de vorm van waardedaling van deze huizen. Ook zullen veel huizen lastiger te verkopen zijn met een wooncomplex of een verplaatste fietsenstalling van het Dalton Lyceum in de achtertuin.</p> | <p>Wij verwachten dat het plan ook tot een kwaliteitsverbetering van de omgeving zal leiden en dat er geen sprake zal zijn van planschade. Mocht u van mening zijn dat dit wel het geval is, bestaat altijd de mogelijkheid een verzoek tot planschade in te dienen, nadat het bestemmingsplan door de gemeenteraad is vastgesteld en in werking is getreden.</p> |
| | <p>Wij vragen u dan ook om deze brief met de juiste aandacht te behandelen en</p> | <p>Zoals hiervoor al opgemerkt komen wij binnenkort terug naar de omwonenden om het inrichtingsplan aan u te presenteren en bieden we de gelegenheid op de plannen te reageren.</p> |

| Nr. | Samenvatting | Reactie |
|------------|---|--|
| | geven tegelijkertijd aan dat wij bereid zijn om met u in gesprek te gaan en te blijven tot er een voor alle partijen acceptabele oplossing is gevonden. | Zo nodig passen we het bestemmingsplan hierop aan. |

3. Overleg

De voorontwerpbestemmingsplannen zijn in het kader van het overleg ex artikel

3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening opgestuurd naar:

1. Provincie Zuid-Holland (digitaal formulier)
2. Nederlandse Gasunie
3. KPN Telecom
7. Rijkswaterstaat Zuid-Holland
8. Tennet TSO
9. Waterschap Hollandse Delta
10. Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid
12. gemeente Zwijndrecht
13. gemeente Hoeksche Waard
14. gemeente Papendrecht
15. gemeente Sliedrecht
16. Evides Waterbedrijf
17. Stedin
18. Dienst Gezondheid en Jeugd

Van de instanties onder 1, 2 en 10 is een schriftelijke reactie ontvangen.

| Provincie Zuid-Holland | | |
|-------------------------------|---|--|
| | Samenvatting | Reactie gemeente / college |
| 1. | In artikel 6.11 van de Omgevingsverordening is het beleid voor kantoren vastgelegd. De regeling uit het bestemmingsplan voldoet daar nog niet geheel aan. Bedrijfsgebonden kantoren zijn mogelijk buiten de kantorenlocatie, maar alleen wanneer hun omvang maximaal 50% van de bruto vloeroppervlak van het bedrijf bedraagt (art. 6.11 lid 2 onder d). Dit maximumpercentage ontbreekt in het plan. | Het bestemmingsplan is op dit onderdeel aangepast. Zelfstandige kantoren worden in de plint van de nieuwbouw toegestaan tot een gezamenlijk bedrijfsvloeroppervlakte van 1.500 m ² , waarbij per vestiging het oppervlak niet meer mag bedragen dan 500 m ² . In de bestemming Gemengd - 1 (de bestaande strook bedrijven aan de Amnesty Internationalweg) is regeling van bedrijfsgebonden kantoren opgenomen tot een maximum van 50%. In de overige bestemmingen worden geen bedrijfsgebonden kantoren toegestaan. |
| | Het plan maakt kleinschalige zelfstandige kantoren tot een maximale oppervlakte van 500 m ² mogelijk. Hiervoor is geen beperking in het totale aantal opgenomen. De verordening maakt de realisatie van kleinschalige kantoren buiten de | |

| | | |
|--|--|---|
| | <p>kantorenlocaties mogelijk, ook wanneer deze niet in de kantorenvisie zijn opgenomen, maar voorkomen moet worden dat dit kan gaan concurreren met andere kantorenlocaties. De voorkeur gaat daarom uit naar het beperken van het aantal vestigingen. Zie hiervoor ook de tekst in de toelichting van de verordening bij artikel 6.11.</p> | |
| | <p>Detailhandel In ons detailhandelsbeleid (artikel 6.13 van de verordening) is nieuwe detailhandel alleen toegestaan in de centra. Het gezondheidspark is niet als zodanig aan te merken. Wel zijn er in het beleid uitzonderingen opgenomen, waarvan in beperkte mate voor dit plan gebruik zou kunnen worden gemaakt. Dan is er nog wel een nadere beperking nodig ten opzichte van wat nu in de regels is opgenomen.</p> | <p>Wij hebben onderzocht in hoeverre het gezondheidspark als nieuw hoogstedelijk woongebied behoefte heeft aan eigen voorzieningen. Conform de verordening hebben wij dit op basis van marktruimteonderzoek beperkt tot 500 m² voor een citysupermarkt en 500 m² voor niet dagelijkse voorzieningen, mits passend binnen het thema gezondheid en sport. Daarnaast is advies van de adviesraad detailhandel voorgeschreven. Ook voor andere voorzieningen hebben we er voor gekozen dit te beperken tot het programma uit het ontwikkelde bouwplan dat getoetst is op marktruimte. Dat betekent ten opzichte van het stedenbouwkundig plan een forse afname in het programma (van 11.000 m² naar circa 3.500 m²). Mocht in de toekomst toch behoefte zijn aan meer voorzieningen dan kan dat alleen via een wijziging van het bestemmingsplan. Wij zullen de gemeenteraad voorstellen dat aan ons (het college) te delegeren. Op die manier kan toch flexibel ingespeeld worden op nieuwe marktontwikkelingen.</p> |
| | <p>Zoals al aangemerkt is in het plan, zijn de woningaantallen onder</p> | <p>Het bestemmingsplan laat 720 woningen toe. Het regionaal</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>voorbehoud van de aanvaarding van de regionale woonvisie door GS. Het is me niet helemaal duidelijk of artikel 18.5 ook beoogd is voor het aantal woningen. De verwijzing die in het artikel is opgenomen lijkt niet goed te zijn. Mocht deze afwijkingmogelijkheid ook op het woningaantal gericht zijn, dan is het relevant dat dit hogere woningaantal ook meegenomen wordt in de woonvisie.</p> | <p>woningbouwprogramma voorziet in maximaal 700 woningen voor het gehele gebied gezondheidspark. Door 20 aantal woningen vanuit Amstelveen door te schuiven naar Gezondheidspark West/Middenzone voldoen we aan de ladderruimte zoals toegekend in het regionaal woningbouwprogramma. Zie de aangepaste toelichting (paragraaf 3.2.2).</p> |
| | <p>Archeologie In de verordening is aangegeven op welke plekken archeologische waarden van hoge of zeer hoge waarden bekend zijn. Deze worden op basis van artikel 6.27 beschermd. Helaas blijkt dat de aanduiding voor deze locatie op de onjuiste plek is opgenomen op de bijbehorende kaart. Bij jullie bestemmingsplan hebben jullie een bijlage met een archeologische paragraaf opgenomen. Het kaartje wat daarin opgenomen is (op pagina 5) geeft de juiste ligging van de archeologische waarden aan (het donkerrode terrein). Hoewel de verordening voorschrijft dat op plekken waar archeologische waarden zijn aangeduid in de verordening (artikel 6.27) dat de grens voor het roeren van de grond tot een diepte van maximaal 30 centimeter is toegestaan, kunnen we in dit geval meegaan in jullie regeling waarin een diepte van 70 cm wordt aangehouden. Onze archeoloog kan zich dus vinden in jullie archeologische advies, met uitzondering van het de passage: 'Bepaalde locaties kunnen vanwege hun ligging boven/in de bedding van</p> | <p>Een archeologische begeleiding van de bedding van de rivier de Dubbel in verband met de mogelijke aanwezigheid van een boot/schip wordt in de praktijk als onhaalbaar gezien. Een dergelijk aantreffen zal dan als toevalsvondst beschouwd worden. De kans op het aantreffen wordt als klein ingeschat omdat de stroombedding van de rivier wordt afgedekt door een zeker 2m dik Merwededek (zonder archeologische waarden). Door meerdere booronderzoeken en opgravingen sinds 2004 is deze dieperliggende rivierbedding in het plangebied inmiddels beter in kaart gebracht, maar er is niet toe over gegaan hier een andere waarde archeologie aan te verbinden. Afhankelijk van de daadwerkelijke bouwlocaties én de bouwdieptes kan en zal archeologisch onderzoek altijd verplicht gesteld worden op basis van de geldende WR-A-2 en de daarvoor algemeen geldende vrijstelling voor bodemingrepen tot 70 cm –mv.</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | <p>de rivier de Dubbel helemaal vrijgesteld worden van de onderzoekplicht, omdat in de bedding zelf geen archeologische waarden verwacht worden.’</p> <p>Bepaalde delen van het plangebied liggen bovenop of in de bedding van de rivier de Dubbel. Jullie stellen dat deze delen helemaal vrijgesteld kunnen worden van de onderzoekplicht, omdat in de bedding zelf geen archeologische waarden verwacht worden. Deze veronderstelling houdt echter geen rekening met het voorkomen van kleine scheepswrakken in de rivier, en afval- of ceremoniële dumps in de oeverzones. Daarom zouden wij hier willen aanbevelen om de werkzaamheden in deze delen van het plangebied archeologisch te begeleiden. Bij een dergelijke aanpak zijn doorgaans de werkzaamheden van de aannemer leidend; de archeoloog volgt slechts.</p> <p>Mochten jullie hier inhoudelijke vragen over hebben, dan kun je die het best stellen aan mijn collega René Proos, archeoloog (rhp.proos@pzh.nl).</p> | <p>Met afvaldumps, aanlegsteigers, duikers etc. in de oeverzones wordt in het hele plangebied zeker wel rekening gehouden en daarom geldt (ook) voor de oeverzones de WR-A-2.</p> <p>De aanbeveling van de provincie voor een archeologische begeleiding van bodemingepen in de bedding van de rivier nemen wij niet over. De geldende WR-A-2 is voldoende om - afhankelijk van de daadwerkelijke bouwlocaties en de bouwdieptes - archeologisch onderzoek binnen het plangebied verplicht te stellen, dus zowel voor de oeverzones als de bedding van de rivier de Dubbel.</p> |
| | <p>Externe veiligheid</p> <p>Het plan anticipeert op de modernisering van het externe veiligheidsbeleid. Positief aan het verhaal is dat in de planregels wordt geborgd dat het groepsrisico niet mag toenemen. Tevens worden de nieuwe gebouwmaatregelen toegepast die met de inwerkingtreding van de Omgevingswet gaan gelden voor brand- en explosievoorschriftengebieden (inclusief de algemene maatregel van uitschakelbare mechanische</p> | <p>Wij hebben de toelichting op dit onderdeel aangevuld.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>ventilatie, die positief doorwerkt in het beheersen van de risico's van een gifwolk).</p> <p>Wat nog wel gemist wordt in het verhaal is de verantwoording van het groepsrisico en de afweging van andere dan gebouwmaatregelen die het groepsrisico kunnen verlagen. Ook met de modernisering van het externe veiligheidsbeleid moet het groepsrisico nog steeds worden verantwoord, maar wijzigt de voorgeschreven manier waarop. Als jullie als gemeente wil anticiperen op die nieuwe regels, zou het goed zijn om de nieuwe werkwijze te volgen. Toepassing van het handboek dat het RIVM ten behoeve van de beleidsvernieuwing heeft ontwikkeld ligt ons inziens dan erg voor de hand. Vanuit provinciaal belang moedigen we dat ook zeer aan, omdat ook wij in aanloop naar de inwerkingtreding van de Omgevingswet ons groepsrisicobeleid zullen aanpassen en wij bij verhoogd groepsrisico (waarvan hier zeker sprake is) gemeenten zullen vragen om onder meer de stappen uit handboek van het RIVM te betrekken in de groepsrisicoverantwoording.</p> | |
| <p>Detailopmerkingen</p> <ul style="list-style-type: none"> - P.16 haalt het gebiedsprofiel aan, maar voor het stedelijk gebied van Dordrecht bestaat geen Gebiedsprofiel - P. 16 verwijzing naar Verordening ruimte 2014, maar die is opgegaan in de Omgevingsverordening Zuid-Holland - Verwijzingen artikel 18.5 lijken niet te kloppen - Tabel p. 29 komt niet overeen met wat er in de planregels is geregeld. | <p>Deze opmerkingen zijn verwerkt in de aangepaste plantoelichting.</p> |

| Waterschap | | |
|-------------------|--|---|
| | Samenvatting | Reactie gemeente / college |
| 1. | Niet helder is wat er nu weggaat, en wat er nu komt. Wat is BVO? Ik moet het afvalwateraanbod (verschil) weten voor de prognose. Vanuit ruimtelijke oogpunt verder geen aanvullingen. | Voor gezondheidspark Oost en West (Middenzone) is de toelichting op dit onderdeel aangevuld met een watertoets. Hieruit blijkt dat geen sprake is van knelpunten. |
| 2. | Er is een tijdje terug (2013) een verzoek gekomen of de lamellenfilters die bij het Leerpark waren geplaatst bij de uitlaten van het hemelwaterstelsel verwijderd konden worden. Daarop heeft WSHD destijds positief gereageerd. Ik lees dat er in dit gebied ook een lamellenfilter aanwezig is. Dat klopt. Wordt deze nog wel onderhouden en periodiek schoongemaakt vraag ik me af? Of is deze ook verwijderd? Dit gaan we checken bij de beheerders. | In het plangebied is inderdaad sprake van lamellenfilter. Deze worden regelmatig onderhouden. |

| Veiligheidsregio | | |
|-------------------------|---|--|
| | Samenvatting | Reactie gemeente / college |
| 1. | De VRZHZ kan instemmen met de paragraaf 4.5 Externe veiligheid en Bijlage 11 Externe veiligheid van de toelichting van het Voorontwerp Bestemmingsplan Gezondheidspark West/Middenzone evenals met paragraaf 4.5 Externe veiligheid van het Voorontwerp Bestemmingsplan Gezondheidspark Oost. | Wij stellen de reactie van de veiligheidsregio op prijs. |
| 2. | De VRZHZ wil graag betrokken blijven bij het inrichtingsplannen van de gebieden en de uitwerking van de beschreven gebouwmaatregelen om zodoende gezamenlijk de zelfredzaamheid van de gebruikers | Wij hebben met de ontwikkelaar afgesproken dat de veiligheidsregio betrokken wordt bij de uitwerking van de bouwplannen. |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>en de beheersbaarheid door de hulpverleners te kunnen optimaliseren.</p> <p>Het team Wabo Advies & Realisatie wil zo vroeg mogelijk betrokken zijn bij de uitwerking van de plannen voor de hoge woongebouwen en de gebouwen voor verminderd zelfredzame gebruikers, zodat de keuzes voor de realisatie van een voldoende brandveilig gebouw op tijd mee kunnen worden genomen in het ontwikkelproces.</p> | |
|--|---|--|

3.3 Notitie reikwijdte en detailniveau milieueffectrapportage

Voor de bestemmingsplannen gezondheidspark Oost en West/Middenzone en het bestemmingsplan Amstelveen is afgelopen periode een Milieueffectrapportage (MER) opgesteld. Voorafgaande aan het opstellen van de MER is de gelegenheid geboden te reageren op het detailniveau en de reikwijdte van de MER. De kennisgeving voor de notitie reikwijdte en detailniveau MER is algemeen bekend gemaakt en toegezonden aan een ieder die een inspraak-, inloop- of overlegreactie had ingediend. De notitie heeft vanaf 16 december 2019 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Dat heeft vijf reacties opgeleverd, namelijk van:

1. Milieudefensie
2. Fietsersbond
3. Rijkswaterstaat
4. Pro rail
5. Waterschap

De betreffende reacties waren met name gericht op het bestemmingsplan Amstelveen. Volledigheidshalve zijn de reacties en onze beantwoording hieronder opgenomen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de MER opgenomen als bijlagen bij de betreffende bestemmingsplannen.

1. Milieudefensie (reactie op de notitie reikwijdte en detailniveau MER)

| | Samenvatting | Reactie gemeente |
|--------|--|--|
| 1B. | Op 23 januari 2020 heeft overleg plaats gevonden met Milieudefensie. | |
| 1B.1.1 | Doorrekening met andere programmering (meer voorzieningen) en vanuit een groter stadsdeel. Maak daarbij ook de spinoff van een station Amstelveen inzichtelijk. | De MER is op dit onderdeel nader uitgewerkt en vertaald in het aangepaste bestemmingsplan. De MER laat zien dat een andere programmering en/of een stationshalte mogelijkheden biedt op termijn (vanaf 2030) een verbetering van de leefkwaliteit te halen. Zoals hiervoor al aangegeven voorziet het aangepaste bestemmingsplan in een adaptieve aanpak zodat nu met Amstelveen geen onomkeerbare ontwikkeling wordt ingezet. Op stadsniveau (Omgevingsvisie) wordt de zienswijze van Milieudefensie opgepakt en verder uitgewerkt. |
| 1B.1.2 | Duurzame flexibiliteit De toekomstwaarde van de wijk en stadsdeel staan onder druk door een ernstig tekort aan voorzieningen en zware milieubelasting. Volbouwen met woningen betekent dat er later geen ruimte is voor de benodigde voorzieningen. | Er is voor Amstelveen een bewuste en onderbouwde keuze gemaakt om gebruik te maken van voorzieningen (basisscholen, zorg, winkels) in de omliggende wijken Crabbekhof, Wielwijk en, in mindere mate, Sterrenburg. Dit omdat deze voorzieningen in genoemde wijken nog capaciteit hebben. Er is daarmee geen tekort aan voorzieningen. Eigen voorzieningen in |

| | Samenvatting | Reactie gemeente |
|---------------|---|---|
| | | <p>Amstelwijk gaan mogelijk ten koste van het toekomstperspectief van voorzieningen in de omliggende wijken. Omdat gebruik maken van voorzieningen in omliggende wijken leidt tot effecten (bv. verkeer) is in het MER ook een variant beschreven met voorzieningen in Amstelwijk.</p> <p>Het klopt dat Amstelwijk wordt gerealiseerd in een omgeving met milieuhinder en aandachtspunten vanuit de omliggende A16, N3 en het spoor. Door realisatie van schermen wordt een acceptabel geluidklimaat voor wonen gerealiseerd. In het MER zijn hiervoor varianten onderzocht met variërende schermhoogtes en wegdekverhardingen.</p> <p>Realisatie van Amstelwijk leidt tot toename van verkeer en daarmee tot uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. De toename is beperkt en niet in betekenende mate (NIBM). De luchtkwaliteit blijft (ver) binnen de wettelijke normen. De WHO normen worden niet gehaald, maar niet ver overschreden.</p> <p>Amstelwijk houdt afstanden aan tot bronnen met veiligheidsrisico's als de A16, N3 en het spoor. Daarmee is de veiligheid in Amstelwijk geborgd.</p> |
| | <p>Inzetten op een zo duurzaam mogelijke woningbouw.</p> | <p>De ambitie voor zo duurzaam mogelijke woningbouw wordt voor het onderdeel energie op regionaal niveau uitgewerkt en wordt in dat kader op MER-niveau afgewogen. In het aangepaste bestemmingsplan is de eis opgenomen dat aangesloten moet worden op de uitkomsten van de RES, het bestemmingsplan kan hier zo nodig op aangepast worden. Het onderdeel klimaat is geborgd doordat het bestemmingsplan concrete beoordelingsregels kent die een klimaatbestendige woonwijk afdwingen. Circulariteit is een belangrijk criterium dat privaatrechtelijk wordt geborgd.</p> |
| <p>1B.1.3</p> | <p>Groeidenken in Dordrecht / Drechtsteden zou meer vanuit duurzaamheid en milieu benaderd kunnen worden. Een MER kan inzicht geven in de milieugevolgen van de geplande groei versus een meer afgewogen groei.</p> | <p>Het bestemmingsplan Amstelwijk gaat specifiek over de locatie Amstelwijk. Er ligt een voornemen tot uitbreiding van 800 naar 1.068 woningen. Hiervoor zijn de effecten bepaald en beoordeeld. Daar waar sprake is van negatieve effecten zijn voorstellen gedaan voor maatregelen ter voorkoming/beperking van effecten. Een gemeentebrede of regiobrede afweging over groei in relatie tot duurzaamheid en milieu wordt momenteel gemaakt op omgevingsvisie niveau.</p> |

2. Fietsersbond Drechtsteden (reactie Notitie reikwijdte en detailniveau MER).

| | Samenvatting | Reactie gemeente |
|------|---|---|
| 7B.1 | <p><i>Doorrekening met andere programmering en vanuit een groter stadsdeel.</i></p> <p>Vanwege een tekort aan geplande voorzieningen in Amstelveen wordt een onnodig grote verplaatsingsnoodzaak gecreëerd. Daardoor zal autogebruik zeer hoog worden (ver bovengemiddeld), hetgeen direct in strijd is met de gemeentelijke Mobiliteitsnota over vervoermiddelenkeuze. Zoals nu voorzien worden wegen binnen en buiten de wijk ongewenst zwaar met autoverkeer belast. Nieuwe scherpere berekeningen worden aangekondigd. Overigens zijn voor het monofunctionele woonprogramma al berekeningen geleverd binnen het concept ontwerpbestemmingsplan met alarmerende intensiteiten (bijv. Reeweg, Zuidendijk). Inzicht moet ontstaan welke positieve effecten een andere programmering met meer voorzieningen binnen Amstelveen heeft op de verkeersintensiteiten op het Dordtse wegennet. Het effect op het woningaantal moet daar tegenover worden gesteld. Het verlies aan woningen zal zeer beperkt zijn of zelfs nul zijn als boven voorzieningen woonfuncties worden gerealiseerd.</p> <p>Deze programmatische variant is nodig om verbeterde mobiliteitseffecten te bereiken.</p> | <p>Er is voor Amstelveen een bewuste en onderbouwde keuze gemaakt om gebruik te maken van voorzieningen (basisscholen, zorg, winkels) in de omliggende wijken Crabbeghof, Wielwijk en, in mindere mate, Sterrenburg. Dit omdat deze voorzieningen in genoemde wijken nog capaciteit hebben. Eigen voorzieningen in Amstelveen gaan mogelijk ten koste van het toekomstperspectief van voorzieningen in de omliggende wijken.</p> <p>Effect van deze keuze is dat inwoners van Amstelveen naar omliggende wijken moeten gaan voor de voorzieningen. De loopafstand is te groot, bewoners moeten op de fiets of met de auto naar de omliggende wijken. Amstelveen zet in op stimuleren van het fietsgebruik door de aanleg van ruime en aantrekkelijke fietsroutes, o.a. door het Wielwijk Parklint. Autogebruik kan echter niet geheel worden voorkomen: er is sprake van een toename van verkeer op de wijkontsluitingswegen richting Crabbeghof en Wielwijk (overigens niet alleen naar de voorzieningen in deze wijken, maar ook naar noordelijker gelegen bestemmingen).</p> <p>Vanwege deze effecten is in het MER een variant met voorzieningen in Amstelveen beschreven.</p> <p>Een variant met voorzieningen in Amstelveen beperkt verkeersbewegingen richting omliggende wijken. Maar dit gaat, zoals eerder gesteld, mogelijk ten koste van het toekomstperspectief voor de voorzieningen in de omliggende wijken.</p> |
| | <p><i>Wijdere blik</i></p> <p>Cruciaal daarbij is dat naar het zuidwestelijke stadsdeel als totaliteit moet worden gekeken, dus inclusief Wilgenwende, Dordtse Hout, Dordtse Kil 3 en 4, een gedeelte van Sterrenburg en het</p> | <p>Het bestemmingsplan Amstelveen gaat specifiek over de locatie Amstelveen. Hiervoor zijn de effecten bepaald en beoordeeld.</p> |

| | Samenvatting | Reactie gemeente |
|------|--|--|
| | <p>zuidelijke gedeelte van Amstelwijck (locatie vd Valkhotel e.o.) en (woon-) functies langs de Rijkstraatweg (zie kaartje 1 opgenomen als bijlage bij deze nota).</p> <p>Het niet herkennen van dit stadsdeel als één geheel en de benadering van de genoemde locaties als gescheiden postzegelplannetjes is planologisch onevenwichtig en daarmee twijfelachtig. Het totaal aan toekomstige en huidige bewoners/reizigers/arbeidsplaatsen/hotelgasten zal zeker in de richting van 7000 personen gaan. Voldoende voor een buurtsuper en een aantal speciaalzaken. Daarnaast zijn medische en onderwijsvoorzieningen nodig.</p> | <p>In het verkeersmodel is ruimer gekeken dan Amstelwijck alleen. In de referentiesituatie (toekomstige situatie nog zonder Amstelwijck) zitten ook overige ontwikkelingen in Dordrecht en omgeving. Een gemeentebrede of regiobrede afweging over groei in relatie tot duurzaamheid en milieu wordt momenteel gemaakt op Omgevingsvisie niveau. De uitkomsten van deze afweging kunnen zo nodig doorvertaling krijgen in het deel van het plan dat adaptief is ingericht.</p> |
| 7B2. | <p><i>Effecten doorrekenen t.a.v. stedelijke, Drechtstedelijke en Randstedelijke mobiliteit bij realisatie van een kloppend toekomstig stadsdeelhart.</i></p> <p>De mogelijke stationslocatie 'Station Amstelwijck' zou in dit grote stadsdeel een nieuw kloppend hart kunnen gaan worden met daarbij een P&R-functie van randstedelijke betekenis. Het doorrekenen van een dergelijke voorziening kan een zeer positief milieueffect opleveren voor een groot gebied langs de A16, te beginnen met Dordrecht en de Drechtsteden richting de Randstad. Dit effect (met de te verwachten positieve milieu-opbrengst) zou in de MER inzichtelijk moeten worden. Het daaruit voortvloeiende resultaat zal de noodzaak om dit station op kortere termijn te realiseren, onderstrepen. Als werkelijk minimum geldt dat de ruimtelijke reservering in de plannen wordt vastgelegd.</p> | <p>In de MER zijn deze te verwachte positieve effecten uitgewerkt. Dit is aanleiding geweest om het bestemmingsplan aan te passen om een adaptieve aanpak mogelijk te maken. Dat wil zeggen dat ingespeeld kan worden op de ontwikkelingen zoals de komst van een station. Met name de spoorzone kan dan een hele andere invulling krijgen dan nu voorzien. Flexibiliteit wordt bereikt door een planaanpassing door te voeren die het mogelijk maakt beter in te spelen op ontwikkelingen als de komst van een station, veranderende woonbehoefte, de behoefte aan voorzieningen en nieuwe vormen van mobiliteit. Het maakt dat mogelijk door in de spoorzone ruimte te bieden aan extra woningen, die alleen gebouwd mogen worden als dat gekoppeld wordt aan een of meer van deze ontwikkelingen. De MER laat zien dat dit een voor de gemeente aantrekkelijk variant is.</p> |
| 7B.3 | <p><i>Fietsrouting en fietsklimaat</i></p> <p>Ook het geschetste fietsnetwerk vraagt om een aanpak vanuit een ruimer gebied, het eerder genoemde stadsdeel. Een voor de hand liggende doortrekking van een uitstekende fietsvoorziening vanuit Wielwijk naar Amstelwijck wordt onvoldoende opgepakt, maar omgebogen naar de Laan van Londen waar de hoogste graad van luchtvervuiling en verkeerslawaaï heerst. Waar</p> | <p>In het MER is een variant beschreven die uitgaat van doortrekking van de Laan van Londen. Doortrekking geeft de ruimte aan de gevraagde fietsverbinding tussen Amstelwijck en de noordelijker gelegen wijken en stad. Daarnaast geeft de doortrekking ruimte aan een robuuste groenblauwe</p> |

| | Samenvatting | Reactie gemeente |
|------|--|---|
| | <p>blijft het doel van een gezonde omgeving, ook voor de fietser?</p> <p>Ook dit voornemen is in strijd met de gemeentelijke Mobiliteitsnota.</p> <p>Een NZ-route in het verlengde van de Trompweg gelegen op een meer centrale plek in het woongebied t.p.v. groen-waterstructuur ligt voor de hand (illustratie op pag 5). Niet alleen de locatie van de woonfuncties maar ook de buitenruimte voor voetgangers- en fietsroutes vragen om een milieubewuste benadering. De MER zal hier inzicht in moeten verschaffen en verbeteringen kunnen aanreiken.</p> | <p>structuur, waarin het aantrekkelijk is om te verblijven en te bewegen.</p> |
| 7B.4 | <p><i>Duurzaamheid en no-regret; MER en duurzame flexibiliteit.</i></p> <p>De huidige beperkte invalshoek van een te klein gebied en te smalle programmering vormen een groot risico. Gegeven de zeer hoge prioriteit die nu aan woningbouw wordt gegeven blijft mentaal en fysiek weinig ruimte over voor de normaliter meer integrale benadering en completere programmering van een wijk. Als dan ook qua fasering de woningbouw voorop loopt, resteert zeer waarschijnlijk te weinig ruimte voor flexibiliteit (reserveringen) en ruimte voor invullingen (bijv. voorzieningen) op de langere termijn.</p> <p>Bijvoorbeeld, aansluitend op bovengestelde: Als onverhoopt het station een kwestie van de middellange termijn zou worden, zou wel op dit moment een ruimtelijk concept moeten worden geschetst, waarin ontsluiting, parkeren, voorzieningen enz. worden gereserveerd en vastgelegd.</p> <p>Onwetendheid over de exacte locatie is geen vrijbrief om deze kans onvoldoende op de kaart te zetten. Het wordt mogelijk geacht dat door het verhelderen van de grote kwaliteitsverbetering inzake mobiliteitsdoelen en de waardevolle spin-off richting afgeleide duurzaamheidsdoelen de inzet en financieringskansen van een station toenemen - en dus het tijdstip van realisatie dichterbij brengt. De noodzaak van het veilig stellen van deze toekomstige ontwikkeling zou via de MER verhelderd kunnen worden.</p> | <p>De MER ondersteunt deze zienswijze van de Fietzersbond. Het bestemmingsplan heeft mede om die reden een aanpak 'adaptieve wijk' gekregen, zoals hiervoor bij de beantwoording van de reactie op het bestemmingsplan is toegelicht.</p> |
| 7B5. | <p>Tenslotte</p> <p>Het wordt ondenkbaar gevonden dat het plan in ongewijzigde vorm doorgang vindt. Het korte</p> | <p>Het plan is hierop aangepast. Zie hiervoor de beantwoording onder 7A.</p> |

| Samenvatting | Reactie gemeente |
|--|--|
| <p>termijn succes van het halen van woningaantallen zal op niet al te lange termijn overschaduwd worden</p> <p>door het achterwege blijven van een goed functionerend stadsdeel. Het zuidwesten van Dordrecht droogt op tot een reeks monofunctionele slaap/woonbuurten met alleen de hoogste score op het gebied van het autogebruik, (met Wilgenwende als 'voorbeeld'). Een eenzijdige benadering met een monocultuur van wonen en nadruk op alleen woningaantallen is slecht voor de economie. Net zo als alleen maar ruimte scheppen voor groei in de landbouw nu vooral leidt tot kwakkelende boerenbedrijven die veel overlast veroorzaken en niet aan de milieueisen kunnen voldoen. Echte groei is evenwichtige groei die leidt tot wijken in balans, een beheerste milieubelasting, een duurzame 'modal split' op verkeersgebied en positieve economische factoren, zoals een hogere woonwaardering, tevredener bewoners en degelijke woning-/WOZ-waarde.</p> | |
| <p>In algemene zin bepleit de Fietsersbond een kritischer benadering van de woningbouwprogrammering in Dordrecht/ Drechtsteden. Nu langzamerhand de hele wereld tot het inzicht komt dat het vooral vanuit de economie voortkomende groei-denken tot verregaande vervuiling en uitputting leidt en waarbij het milieu voortdurend ondergeschikt is gewaardeerd, komt het pijnlijk over dat hier op de achterhaalde oude voet de prioriteiten wederom scheef liggen: economie 1, milieu/duurzaamheid/woongenot 2.</p> | <p>Deze vraag hangt samen met de keuze die op stadsniveau gemaakt is. In het kader van de Omgevingsvisie zal de door de fietsersbond bepleite benadering een afweging vragen van het gemeentebestuur. De keuze voor Amstelveen met 800 woningen is reeds gemaakt en staat niet meer ter discussie. De verdere uitbreiding van Amstelveen in zone langs het spoor kan nadrukkelijk nog wel een invulling krijgen gebaseerd op de uitkomsten van de nieuwe Omgevingsvisie.</p> |
| <p>De tekening in de bijlage maakt duidelijk dat de afstanden tot voorzieningen ver bovengemiddeld en vanuit mobiliteitsdoelen onacceptabel zijn.</p> <p>[Een gemeentelijke reactie was dat het achterwege blijven van de voorzieningen goed zouden zijn voor bijvoorbeeld het winkelcentrum in Wielwijk. Waar dit opvallende protectionisme plots vandaan komt is een raadsel. Reeds lang wordt van 'de markt het werk laten doen' uitgegaan. Het gaat goed met Wielwijk, dus duidelijk een gelegenheidsargument waar duizenden bewoners de dupe van worden.]</p> | <p>De tekening maakt duidelijk dat op korte loopafstand geen voorzieningen bereikbaar zijn. Daarom is de keuze gemaakt in te zetten op sterke fietsverbindingen. In dat geval zijn de voorzieningen wel goed bereikbaar. Zie in dit verband de beantwoording 7A en de aangevulde toelichting op het bestemmingsplan: paragraaf 2.3 voorzieningen te raadplegen via www.ruimtelijkeplannen.nl.</p> |

| | Samenvatting | Reactie gemeente |
|--|---|--|
| | Kaartje 2 uit de bijlage laat zien dat de gemeente de Trompweg niet rechtdoor trekt, maar omleidt via de Laan van Londen langs de A16. Verder is 'leuk' te zien hoe de prioriteiten liggen. De verkavelingsopzet is over de fietsroutes gelegd. In Oudelandshoek is de verkaveling aangepast aan de fietsroutes. Hier lijkt dat niet aan de orde. | Het bestemmingsplan wordt op dit onderdeel aangepast door de doortrekking van de Laan van Londen mogelijk te maken waardoor de weg vrijkomt voor de aanleg van een fietsroute via het parklint van Wielwijk. |

Aanpassingen:

- *Zie bestemmingsplan.*

3. Rijkswaterstaat (reactie notitie Reikwijdte en detailniveau MER)

| | Samenvatting | Reactie gemeente |
|---------|---|---|
| 13B.1 | Vanuit onze belangen verwachten we dat in de MER rekening wordt gehouden met Externe veiligheid, Lucht en Geluid en Mobiliteit. Ik verzoek u over deze aspecten en voorafgaand aan de uitvoering tijdig in overleg te treden met Rijkswaterstaat. | In het MER zijn de gevraagde aspecten beschreven. |
| 13B.1.1 | Lucht en Geluid Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid ziet erop toe dat nieuwe lucht- en geluidgevoelige ruimtelijke ontwikkelingen geen belemmeringen opwerpen voor het gebruik en beheer van de rijkswegen A16 en N3. | De realisatie van Amstelwijck leidt niet tot belemmeringen voor het gebruik en beheer van de rijkswegen A16 en N13. |
| 13B.1.2 | Mobiliteit Rijkswaterstaat ziet toe op een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer. Ik verzoek u in het beoordelingskader voor het criterium Verkeer en Vervoer toe te voegen dat ook de effecten en verkeersgeneratie voor de (aansluitingen van) de rijkswegen A16 en N3 wordt onderzocht. Dus niet alleen het onderliggend wegennet maar ook het hoofdwegennet gaarne meenemen. | In het MER zijn de gevraagde aspecten beschreven. In overleg met Rijkswaterstaat zal een beleid opgesteld gericht op het aanpakken van de gesignaleerde knelpunten. Dit wordt op stadsniveau opgepakt en zet in op een beleid tot terugdringing van de automobilititeit. |
| 13B.1.3 | Externe veiligheid Op de rijkswegen nabij uw plan vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De ontwikkelingen die u met uw plan mogelijk maakt, mogen dit niet belemmeren | De realisatie van Amstelwijck vindt plaats binnen de randvoorwaarden vanuit externe veiligheid van het vervoer gevaarlijke stoffen op de rijkswegen A16 en N13 (en het spoor). Amstelwijck leidt daarmee niet tot belemmeringen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A16 en N3. |

| | Samenvatting | Reactie gemeente |
|--|--|---|
| 13B.1.4 | <p>Wegbeheer</p> <p>Voor activiteiten, voortvloeiend uit uw plan, die op of nabij ons beheergebied moeten gaan plaatsvinden dient vooraf overleg plaats te vinden met de assetbeheerder van ons District Zuid. Er wordt dan getoetst of instandhouding, onderhoud en beheer van de rijksweg niet worden belemmerd.</p> | <p>Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Deze is niet relevant voor het MER.</p> |
| <p>Aanpassingen</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Het MER is ter beoordeling toegestuurd aan Rijkswaterstaat.</i> | | |

4. ProRail (overlegreactie bestemmingsplan)

| | Samenvatting | Reactie gemeente |
|------|--|---|
| 40.1 | <p>Overleg 3 december 2019:</p> <p>Voor de notitie reikwijdte en detailniveau van de op te stellen MER is het voor ProRail van belang dat de aspecten externe veiligheid, geluid, trillingen en veiligheid spoorwegovergangen volwaardig worden meegenomen in de afweging.</p> | <p>Afgesproken is dat de gemeente minimaal het kwaliteitsniveau zal aanhouden, zoals opgenomen in de plantoelichting op het voorontwerpbestemmingsplan.</p> |

5. Waterschap (reactie op notitie Reikwijdte en Detailniveau MER)

| | Samenvatting | Reactie gemeente |
|---------|---|--|
| 21B.1 | Mail van 29 januari 2020 | |
| 21A.1.1 | <p>In de MER wordt gekeken naar de effecten op water, maar de rwzi blijft buiten beschouwing. Ze hebben plannen om decentraal te gaan zuiveren. Het lijkt mij logisch als ze die plannen ook meenemen in de MER. Zeker als de decentrale zuivering ook bio-gas gaat opwekken.</p> | <p>Uitgangspunt voor het bestemmingsplan en daarmee het MER is gebruik van de RWZI voor de zuivering van water uit Amstelveen. Er is geen variant met decentrale zuivering onderzocht.</p> |