

**VERSLAG VAN DE PARTICIPATIE  
BESTEMMINGSPLAN AMSTELWIJCK 2020 EN  
MILIEUEFFECTRAPORTAGE**

Dordrecht, 9 juni 2020

## **INHOUD**

<b>1. Beschrijving van het participatieproces Amstelveen</b>	<b>3</b>
<b>2. Bescherming persoonsgegevens</b>	<b>4</b>
<b>3. Overzicht van alle ingekomen schriftelijke reacties</b>	<b>4</b>
3.1 Inspraak	4
3.2 Overleg	4
3.3 Milieueffectrapportage	4
3.4 Overzichtstabel van alle reacties	5
<b>4. Beantwoording van de ingekomen schriftelijke reacties</b>	<b>7</b>
<b>5. Thematische uitwerkingen</b>	<b>59</b>
5.1 Wonen	59
5.2 Sociale wijk	61
5.3 Mobiliteit	63
5.4 Groenblauw	65
5.5 Gezondheid	67
<b>6. Overzicht van de belangrijkste aanpassingen</b>	<b>69</b>
<b>7. Vervolgprocedure</b>	<b>71</b>

## Hoofdstuk 1 Beschrijving van het participatieproces Amstelveen

Voor u ligt het verslag van de gevoerde participatie van het bestemmingsplan Amstelveen 2020.

Het bestemmingsplan Amstelveen 2020 voorziet in de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk tot maximaal 1.068 woningen. Om hiervoor maatschappelijk draagvlak te creëren, is getracht zo veel mogelijk ruimte te bieden aan participatie. Het is daarbij van het belang te benadrukken dat de gemeente niet vanaf nul gestart is. In de structuurvisie is vastgelegd dat in Amstelveen een woonwijk komt met woningen op grote kavels en veel groen en water. In het ontwikkelperspectief Amstelveen (2018) is dat nader uitgewerkt en heeft de raad de ambities verder aangescherpt door met name in te zetten op hoogwaardig wonen, bereikbaarheid, duurzaamheid en sociale vitale wijk.

In het ontwikkelperspectief is ook vastgelegd hoe de raad de participatie wilde organiseren. De gemeente kiest zelf de rol van initiatiefnemer (actief en faciliterend) maar wil daarbij zo veel mogelijk samen optrekken met de markt, omwonenden, belanghebbenden en zo mogelijk toekomstige bewoners. In zeven stappen is dit participatieproces uitgewerkt:

1. Diverse algemene informatieavonden voor omwonenden en de huidige gebruikers van het plangebied met de uitnodiging deel te nemen in het proces.
2. Voor specifieke groepen regelmatig overleg met omwonenden en de huidige gebruikers van het plangebied. De bewoners van Dordtse Hout en Naturistenvereniging Goed Af en de gebruikers van het sportcomplex Amstelveen zijn meegenomen in het opstellen en uitwerken van het ontwikkelperspectief. Dit overleg heeft met enige regelmaat plaatsgevonden en zal ook in de toekomst worden voortgezet. De resultaten van dit overleg zijn steeds betrokken bij de keuzes die gemaakt zijn in het bestemmingsplan.
3. Samenwerking met marktpartijen. De gemeente heeft gekozen voor een strategie waar het eindbeeld van de woonwijk nog niet is vastgelegd. Op die manier wordt ruimte geboden aan de creativiteit van de markt om mee te denken in de ontwikkeling van een woonwijk die maximaal tegemoet komt aan de ambities uit het ontwikkelperspectief. Die samenwerking heeft vorm gekregen door diverse aanbestedingsprocedures en samenwerking in omgevingstafels<sup>1</sup>.
4. Diverse raadsinformatiebijeenkomsten waaronder een bijeenkomst met raadsleden en bewoners aan de hand van de toen bekende plannen.
5. Een formele inspraakprocedure met informatieavond en de mogelijkheid voor een ieder om schriftelijk te reageren op een voorontwerpbestemmingsplan waarin nog niet alle keuzes waren gemaakt.
6. Vooroverleg met alle betrokken ketenpartners, zoals Rijkswaterstaat, ProRail en de Veiligheidsregio op basis van het voorontwerpbestemmingsplan.
7. Een procedure tot het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) waarbij een ieder uitgenodigd was mee te denken in de vraag hoe dit rapport het beste kan worden opgesteld. Direct betrokkenen uit de stappen 5 en 6 zijn nadrukkelijk gevraagd om hiervoor input te leveren.

De resultaten van stap 1 t/m 4 zijn niet formeel in dit verslag vastgelegd, maar zijn wel steeds betrokken in de gemaakte keuzes in het bestemmingsplan. Het verslag van de participatie zoals doorlopen voor de stappen 5 t/m 7 is in de volgende hoofdstukken uitgewerkt.

---

<sup>1</sup> De term omgevingstafel is een verzamelnaam voor vormen van samenwerking tussen gemeente, marktpartijen en ketenpartners gericht op snelle vergunningverlening met maximaal maatschappelijk draagvlak. Deze vorm van samenwerking is bedacht door de Vereniging van Nederlandse Gemeente en loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

## **Hoofdstuk 2 Bescherming persoonsgegevens**

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.

## **Hoofdstuk 3. Overzicht van alle ingekomen schriftelijke reacties**

### **3.1 Inspraak**

Vanaf 5 augustus 2019 lag het bestemmingsplan "Amstelwijck 2020" zes weken als voorontwerp ter inzage. Binnen deze termijn zijn 39 schriftelijke inspraakreacties binnengekomen.

Op 3 september 2019 vond een inloopavond plaats. Hierbij waren ongeveer 70 belangstellenden aanwezig. Van de mogelijkheid om in te spreken op het voorontwerpbestemmingsplan hebben 22 personen/instanties gebruik gemaakt door het invullen van responskaarten met vragen en opmerkingen.

### **3.2 Overleg**

Het voorontwerpbestemmingsplan is 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
4. Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed Defensie
5. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie/energie
6. Prorail Regio Randstad-Zuid
7. Rijkswaterstaat Zuid-Holland
8. Tennet TSO
9. Waterschap Hollandse Delta
10. Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid
11. Federatie Ondernemersverenigingen Drechtsteden
12. gemeente Zwijndrecht
13. gemeente Hoeksche Waard
14. gemeente Papendrecht
15. gemeente Sliedrecht
16. Evides Waterbedrijf
17. Stedin
18. Dienst Gezondheid en Jeugd

De instanties als bedoeld onder 1, 2, 7, 8, 9, 10, 12, 15, 16 en 18 hebben gereageerd. De instanties als bedoeld onder 8, 12 en 15 hebben geen op- en aanmerkingen. De overige instanties hebben niet gereageerd.

### **3.3 Milieueffectrapportages (reacties op de notitie reikwijdte en detailniveau)**

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 vier reacties opgeleverd, namelijk van:

- Milieudefensie
- Fietsersbond
- Rijkswaterstaat

- Waterschap

### 3.4 Overzichtstabel met alle ingekomen reacties

In onderstaande tabel zijn alle ingekomen reacties uit de inspraak, het overleg en de notitie reikwijdte en detailniveau milieueffectrapportage opgenomen. In hoofdstuk 4 is volgens de nummering in deze tabel per reactie een samenvatting en beantwoording daarvan opgenomen. Alle persoonsgegevens zijn geanonimiseerd.

Nr.	Naam in deze nota	Pagina
<b>Inspraakreacties</b>		
1.	Milieudefensie	7
	A. Bestemmingsplan	7
	B. Notitie reikwijdte en detailniveau	14
2.	Indiener 2.1	16
	Indiener 2.2	16
	Indiener 2.3	16
	Indiener 2.4	16
	Indiener 2.5	16
	Indiener 2.6	17
	Indiener 2.7	16
	Indiener 2.8	16
	Indiener 2.9	16
	Indiener 2.10	16
	Indiener 2.11	16
	Indiener 2.12	16
	Indiener 2.13	16
	Indiener 2.14	16
	Indiener 2.15	16
	Indiener 2.16	16
	Indiener 2.17	16
	Indiener 2.18	16
	Indiener 2.19	16
	Indiener 2.20	16
	Indiener 2.21	16
	Indiener 2.22	16
	Indiener 2.23	16
	Indiener 2.24	16
	Indiener 2.25	16
	Indiener 2.26	16
	Indiener 2.27	16
	Indiener 2.28	16
	Indiener 2.29	16
	Indiener 2.30	16
	Indiener 2.31	16
3.	Indiener 3	19
4.	Thialf	20
5.	Indiener 5	20
6.	Indiener 6	23
7.	Fietsersbond	26
	A. Bestemmingsplan	26
	B. Notitie reikwijdte en detailniveau	29
8.	Telluris	33
9	ABB	36
10.	2.3	38
11.	2.4	39

Nr.	Naam in deze nota	Pagina
12.	2.7	39
13.	2.8	40
14.	2.12	41
15.	2.19	41
16.	2.20	42
17.	2.22	42
18.	2.30	43
19.	2.31	43
20.	Inloper 11	44
21.	Inloper 12	45
22.	Inloper 13	45
23.	Inloper 14	45
24.	Inloper 15	46
25.	Inloper 16	46
26.	Inloper 17	46
27.	Inloper 18	47
28.	Inloper 19	47
29.	Inloper 20	48
30.	Inloper 21	48
31.	Inloper 22	48
32.	Provincie	49
33.	Nederlandse Gasunie	50
34.	Rijkswaterstaat	50
	A. Bestemmingsplan	50
	B. Notitie NRD MER	53
35.	Veiligheidsregio	54
36.	Gem. Zwijndrecht	55
37.	Gem. Sliedrecht	55
38.	Evides	55
39.	Dienst Gezondheid en Jeugd	55
40.	Pro rail	55
	A. Bestemmingsplan	55
	B. Notitie reikwijdte en detailniveau	56
41.	OD Haaglanden	56
42.	Waterschap	56
	A. Bestemmingsplan	57
	B. Notitie NRD MER	
43.	TenneT	58

## Hoofdstuk 4. Beantwoording van de ingekomen schriftelijke reacties

In dit hoofdstuk zijn alle ingekomen reacties uit de inspraak, het overleg en de notitie reikwijdte en detailniveau milieueffectrapportage samengevat en van een beantwoording voorzien. De nummering verwijst naar de overzichtstabel van paragraaf 3.4.

### 1A. Milieudefensie (inspraakreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
1A.1	Hoogwaardig programma en ruimtelijke kwaliteit	
1A.1.1	Flexibiliteit, houdbaarheid: te weinig stedenbouwkundige en architectonische flexibiliteit. Het beoogde hoogwaardig programma moet aansluiten bij actuele behoeften vanuit het wonen, qua woningcategorieën en woontypologieën. Een belangrijk aspect daarbij is dat ook ingespeeld zou moeten kunnen worden op veranderingen in de loop van de tijd. Dit betekent dat stedenbouwkundige en architectonische flexibiliteit en veranderbaarheid in de benadering voor Amstelveen een belangwekkend programmaonderdeel zouden moeten zijn. Hieromtrent lezen wij te weinig terug.	<p>Een zienswijze die we als gemeente grotendeels onderschrijven en die geleid heeft tot aanpassing van het bestemmingsplan. De door Milieudefensie gewenste flexibiliteit kan gevonden worden in de gekozen en bijgestelde juridische methodiek. In de toelichting is daar inderdaad weinig over terug te lezen. De toelichting is op dit onderdeel aangevuld met een nieuwe paragraaf 1.4.</p> <p>Kort gezegd komt deze methodiek er op neer dat de raad in het bestemmingsplan de ambitie kwalitatief hoogwaardig wonen als hoofdregel vastlegt, maar de uitwerking daarvan overlaat aan het college. Het college toetst daarbij aan de beoordelingsregels voor omgevingskwaliteit. Bij veranderende omstandigheden en/of woonwensen heeft het college de vrijheid om de beoordelingsregels aan te passen, zolang maar voldaan wordt aan het halen van het doel kwalitatief hoogwaardig wonen.</p> <p>Daarnaast moet de ontwikkeling van de wijk kunnen inspelen op toekomstige ontwikkelingen op het gebied van wonen, voorzieningen en mobiliteit. Er is daarom gekomen voor de aanpak "adaptieve wijk". Deze aanpak dwingt de gemeente en markt het plan steeds aan te passen op nieuwe omstandigheden, zoals bijvoorbeeld de komst van een treinstation. Daartoe is in het bestemmingsplan de regel opgenomen dat in het deelgebied spoorzone pas extra woningen gebouwd mogen worden, als die woningen passen binnen het dan geldende actuele woningbouwprogramma. Zie het nieuwe artikel 4.2.5 in de planregels.</p>
1A.1.2	Eenzijdigheid programma: ontbreken van voorzieningen; eenzijdig, vooral op	De constatering dat het bestemmingsplan vooral inzet op

	Samenvatting	Reactie gemeente
	<p>wonen gericht programma. Vooral gegeven het zeer eenzijdige, vooral op wonen gerichte programma, waarin de noodzakelijke voorzieningen voor een goed woon- en leefmilieu ontbreken, zou aangevuld moeten worden om deze ontbrekende voorzieningen liefst op de korte dan wel voor de langere termijn mogelijk te maken.</p> <p>Voorzieningenloos Amstelwijck wordt nu opgevat als louter ondersteunend van bijvoorbeeld de winkelvoorzieningen in andere wijken en het leveren van een geluidsscherm voor de Dordtse Hout.</p>	<p>wonen zonder nieuwe voorzieningen zoals winkels en scholen is juist. Maar dat betekent niet dat Amstelwijck daarmee per definitie is aan te merken als een wijk zonder voorzieningen. In het ontwikkelperspectief voor Amstelwijck is door de raad expliciet de keuze gemaakt om met nieuwe verbindingen eerst de bestaande omliggende voorzieningenstructuur te benutten voordat nieuwe voorzieningen worden gebouwd. Niettemin is deze zienswijze van Milieudefensie aanleiding geweest op dit onderdeel opnieuw een afweging te maken aan de hand van het thema sociale en vitale wijk. Zie hiervoor de thematische uitwerking in hoofdstuk 5 van dit verslag en de aangepaste paragraaf 2.3 van de bestemmingsplantoelichting. Uitkomst van deze afweging is dat het bestemmingsplan meer ruimte gaat bieden aan voorzieningen, mits aangetoond is dat dit niet ten koste gaat van het draagvlak aan het voorzieningenniveau in de omliggende wijken zoals Wielwijk. Deze adaptieve aanpak dwingt bij de verdere planontwikkeling in te spelen op de behoefte aan voorzieningen.</p>
1A.1.3	<p>Onvoldoende integratie t.o.v. de omgeving: onvoldoende naar een bredere context gekeken. Er moet niet alleen naar Wielwijk, maar ook naar Sterrenburg, Wilgenwende, Dordtse Kil II, III en IV worden gekeken. Het bevreemdt ons dat t.a.v. de programmering onvoldoende naar een bredere context is gekeken. Wel wordt bijv. geconcludeerd dat ter bescherming van bijv. de winkels in Wielwijk, dit er toe leidt dat daarom voor dergelijke voorzieningen in Amstelwijck geen ruimte is.</p> <p>Echter, Amstelwijck gezien in een bredere context houdt in dat ook naar Sterrenburg, Wilgenwende, Dordtse Kil II, III, en IV moet worden gekeken. Het eveneens zeer magere programma voor Wilgenwende zou bijvoorbeeld een verrijking via de Amstelwijcklocatie kunnen krijgen. Wel benoemd wordt dat in Amstelwijck de</p>	<p>Zoals in de beantwoording onder 1A.1.2 aangegeven, is in de planvorming getracht verbindingen te leggen met omliggende gebieden. De bestaande barrières zoals spoor en snelwegen maken het echter lastig om dat door te zetten tot een niveau dat sprake is van integratie met alle omliggende wijken zoals Sterrenburg en Dordtse Kil. Een dergelijke integratie vraagt forse investeringen in groene verbindingen over de snelweg en het spoor. Die investering is te groot ten opzichte van het effect dat daarmee te halen is. Daarbij in aanmerking genomen dat de keuze om geluidsschermen aan te leggen het nog lastiger maken de aanwezige barrières te slechten. In de lastige afweging investeren in gezondheid of integratie is er voor gekozen het belang gezondheid zwaarder te laten wegen en geluidsschermen aan te leggen met een positief effect voor de bestaande woongebieden Dordtse</p>



	Samenvatting	Reactie gemeente
	<p>Spoorzone verbinding geeft met Sterrenburg en Wilgenwende. Maar tot een programmatische afstemming en het toekennen van een kwalitatieve betekenis en zien van kansen leidt dit vooralsnog niet.</p>	<p>Hout en Wielwijk. Daarnaast worden bestaande verbindingen met de omliggende wijken aangepakt en aantrekkelijker gemaakt, zodat Amstelwijck ook functie en betekenis krijgt voor de omliggende woon- en werkgebieden. Met name door groene verbindingen die uitnodigen tot wandelen, hardlopen, fietsen en natuurbeleving. Dit sluit ook aan op de gemaakte bredere analyse op stadsniveau in de structuurvisie.</p>
1A.1.4	<p>Toekomstwaarde riskant Een bredere kijk leidt tot een benadering waaruit een evenwichtiger programma ontstaat met een breder voorzieningen aanbod (winkels, scholen, soc. cult., medisch enz.). Dit als verrijking van niet alleen Amstelwijck, maar ook voor de andere wijken. Door nu de stedelijke ontwikkeling in kleine brokken te verdelen, waardoor getalsmatig een zgn. te klein draagvlak ontstaat voor voorzieningen, wordt een programmatische onevenwichtige (wan-)verhouding gecreëerd. Voor de langere termijn betekent dit dat deze te eenzijdige woongebieden het risico lopen tot de mindere woongebieden te gaan horen bij veranderende marktsituaties. Amstelwijck behoort nu al tot de Dordtse sub urbane milieus met de meeste geluidsbelasting. Of zoals het bestemmingsplan stelt: "Binnen bestaand stedelijk gebied zijn geen andere locaties aan te wijzen waar een suburbaan woonmilieu gerealiseerd kan worden met minder geluidbelasting".</p>	<p>De aanbeveling van Milieudefensie is meegenomen in de afweging van het thema sociale en vitale wijk, zoals uitgewerkt in hoofdstuk 5 van dit verslag. Zoals hiervoor al opgemerkt is het bestemmingsplan op dit onderdeel aangepast door ruimer voorzieningen toe te laten, mits uit onderzoek is gebleken dat dit niet ten koste gaat van het draagvlak voor voorzieningen elders in de stad. Dit thema zal uitgewerkt worden in de Omgevingsvisie, juist op stadsdeelniveau. Zodra de uitkomst daarvan is dat voorzieningen gemist worden in Amstelwijck kan daar binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan op bijgestuurd worden. Het is daarbij de bedoeling de tevredenheid van wijkbewoners te gaan meten. Als hieruit blijkt dat er in de wijk een duidelijke behoefte bestaat aan bepaalde wijkvoorzieningen, biedt het bestemmingsplan hier ook ruimte voor. Het bestemmingsplan regelt dat in de spoorzone Amstelwijck pas extra woningen mogen worden gebouwd als eerst onderzoek is gedaan naar de behoefte aan voorzieningen. Een vergunning voor de bouw van woningen kan dan alleen verleend wordt gekoppeld aan de realisatie van de benodigde voorzieningen.</p>
1A.1.5	<p>Verdeel en heers: niet gehoopt wordt dat deze wijze van indelen en begrenzen binnen het plan niet wordt ingegeven om onder milieueisen uit te komen. Er is meer dan één toegangsweg.</p>	<p>Deze vrees is niet terecht. Weliswaar is de planopzet van Amstelwijck in belangrijke mate bepaald door omliggende milieubeperkingen, maar dan vooral om de gevolgen van deze milieubeperkingen weg te nemen zodat een gezond woon- en leefklimaat ontstaat. Zie in dit verband de thematische uitwerking in</p>

	Samenvatting	Reactie gemeente
		<p>hoofdstuk 5 van dit verslag, thema gezondheid.</p> <p>Conclusie van deze uitwerking is dat in Amstelveen straks een woongebied ontstaat dat net zo veilig en gezond is als diverse vergelijkbare woongebieden in de stad met daarnaast veel ruimte voor groen en bewegen. Daarbij zijn de regels in het bestemmingsplan zo opgesteld dat ze ontwikkelende partijen moeten uitdagen uit te komen op een hoger kwaliteitsniveau dan als minimale eis is opgenomen. Het plan geeft daarmee juist ruimte voor een andere planopzet en planinvulling die inspeelt op gezondheid.</p>
1A.1.6	<p>Vergroten van de verplaatsingsnoodzaak?!: het plan gaat bovenmatig veel verkeer genereren vanwege de grotere afstanden tot voorzieningen elders door middel van vooral autoverkeer.</p>	<p>Vanuit de ambitie om in Dordrecht 4000 tot 10.000 nieuwe woningen te bouwen, zal het aantal autoverplaatsingen in de gemeente fors toenemen. Dat geldt ook voor Amstelveen, maar niet bovenmatig zoals gesteld door Milieudefensie. Amstelveen biedt vanwege haar ligging nabij het spoor en nabij voorzieningen juist mogelijkheden om het aantal autoverplaatsingen terug te dringen ten opzichte van een gemiddelde woonwijk in Dordrecht. Dat betekent wel dat de gemeente hier een actief beleid moet gaan voeren om toekomstige bewoners vaker voor de fiets te laten kiezen. Het bestemmingsplan speelt hier op verschillende manieren op in. Zie hiervoor de aangepaste paragraaf 2.4 Mobiliteit van de plandoelstelling.</p>
1A.1.7	<p>Verkeersintensiteiten: gevraagd wordt of de ongeveer 8000 voertuigbewegingen per etmaal klopt. Vermoed wordt dat met algemene, gemiddelde kengetallen is gewerkt; aan het geprognosticeerd aantal autobewegingen wordt getwijfeld. Ook is onduidelijk of qua ruimte/verkeersintensiteit rekening is gehouden met een P&amp;R voorziening bij het wenselijke lightrail-station. Er wordt geen conclusie verbonden en maatregelen aanbevolen aan de toename van de auto-intensiteit per etmaal op de verschillende Dordtse wegen.</p>	<p>Mede naar aanleiding van deze reactie heeft de gemeente een nieuw verkeersonderzoek laten uitvoeren. De uitkomsten van dit onderzoek laten inderdaad zien dat sprake is van een sterkere groei van het autoverkeer dan aangenomen. Dat heeft vooral zijn oorzaak in de autonome ontwikkeling. De uitkomsten bevestigen de gemeente in de wens om in Amstelveen in te zetten op hoogwaardig openbaar vervoer. De komst van een treinstation zou daar een belangrijke impuls aan kunnen geven. Het bestemmingsplan gaat die halte planologisch mogelijk maken en biedt de flexibiliteit daarop het stedenbouwkundig plan aan te passen. De bouw van extra woningen</p>

	Samenvatting	Reactie gemeente
		in de spoorzone Amstelveen is pas mogelijk gemaakt als de komst van een treinstation of een vergelijkbare openbaar vervoer voorziening zeker is.
1A.2	Divers mobiliteitsaanbod en goede bereikbaarheid	
1A.2.1	Milieuvriendelijker verplaatsen: hopelijk wordt het Wielwijkse Parklint met centrale fietsroute als ontsluitingsas voor het fietsverkeer doorgezet, om gezondheidsredenen bij voorkeur niet parallel aan de A16.	De wens van Milieudefensie om het ingezette beleid uit Wielwijk door te zetten in Amstelveen is overgenomen in het bestemmingsplan. Dat betekent dat het Wielwijkse Parklint met centrale fietsroute wordt doorgezet als ontsluitingsas voor het fietsverkeer in het plangebied. De huidige fietsroute parallel aan de A16 blijft beschikbaar als hoofd fietsroute. In de wijk wordt dus een extra fietsroute aangelegd die aansluit op de nieuwe fietsroute in Wielwijk (Tromptuinen). Het bestemmingsplan is hierop aangepast door planologisch mogelijk te maken de Laan van Londen door te trekken zodat de weg vrij gemaakt wordt voor de aanleg van het parklint.
1A.2.2	Kansen voor station; knooppuntgedachte: de lightrail biedt grote kansen; het station kan van grote betekenis worden voor de zuidwestelijke stadsdelen. Gepleit wordt voor een meer proactieve en ambitieuzere opstelling. Meer overtuigingskracht inzetten op deze stationsontwikkeling, die ook van betekenis kan zijn voor autoverkeer interlokaal (P&R). Waakzaamheid voor sluipverkeer vanaf N3/A16.	De komst van een eventueel station (treinstation) zou inderdaad grote kansen bieden. De door Milieudefensie gewenste proactieve ambitieuze opstelling ondersteunt de gemeente graag. De realiteit dwingt helaas ook tot een meer praktische benadering. De kans op een <u>gerealiseerde</u> treinstation Amstelveen vóór 2030 is gering, zelfs als uitgegaan wordt van een optimistisch scenario met een proactieve en ambitieuzere opstelling. Dat betekent dat in ieder geval voor de komende 10 jaar rekening moet worden gehouden met een wijk die beschikt over een volwaardige en veilige auto-ontsluitingsstructuur, zonder mogelijkheden voor sluipverkeer door de nieuwe wijk. Zodra de komst van de OV-halte zeker is, biedt de gekozen planopzet de mogelijkheid om verhardingen en/of parkeerplaatsen om te zetten naar groen, zodat alsnog een autoluwe woonwijk ontstaat. Dat is onder andere geborgd door de beoordelingsregel die verplicht om de tweede auto te parkeren op centrale plekken in de wijk die eigendom blijven van de gemeente. Bij afname van de automobiliteit biedt dat de

	Samenvatting	Reactie gemeente
		<p>mogelijkheid parkeerplaatsen om te zetten naar groen of andere wijkvoorzieningen. Daarnaast sluiten we aan op het nieuwe parkeerbeleid van de gemeente en komen we tot lagere parkeernormen, die nog verder omlaag kunnen naarmate we er in slagen de ambities uit de Koersnota mobiliteit tot uitvoering te brengen. Tot slot maken we de bouw van extra woningen (1.068 in plaats van 800) pas mogelijk als de komst van een treinhalte of vergelijkbare openbaar vervoervoorziening zeker is. Dat koppelen aan de realisatie van benodigde voorzieningen in de spoorzone, zodat ook op die manier het autogebruik kan worden teruggedrongen.</p>
1A.3	Een duurzame en energiezuinige wijk	
1A.3.1	<p>Duurzaamheid kan onder druk komen te staan vanwege een onvolledig programma. Geen aandacht voor flexibiliteit en veranderbaarheid. In de toelichting wordt aangenomen dat bij wijken beneden de 1500 woningen voor stikstofuitstoot geen rekening hoeft te worden gehouden met de uitstoot van verkeer. Dit is geen argument. Het gaat er om of de uitstoot schadelijk is voor bewoners en een verdere bedreiging vormt voor de Biesbosch. Snelheidsverlaging op de N3 en de A16 is noodzakelijk.</p>	<p>De wens tot snelheidsverlaging op de N3/A16 wordt door de gemeente ondersteund. De minister is inmiddels verzocht medewerking te verlenen aan de snelheidsverlaging op de N3 tot 80 km/u. Daarnaast is in de toelichting een aanvullende motivering opgenomen voor luchtkwaliteit. In de nu opgenomen motivering is alleen getoetst aan de wettelijke grenswaarden. In werkelijkheid zal de luchtkwaliteit beter en ruim uitkomen boven de wettelijke grenswaarden. Paragraaf 2.7 van de toelichting is op dit onderdeel aangevuld.</p>
1A.3.2	<p>Wat betreft de energiesystemen en de prioritering. Er zijn ook andere mogelijkheden, bijvoorbeeld warmte / koude opslag. Ambitie kan ook hoger: niet minimaal energieneutraal, maar energieleverend.</p>	<p>De keuze van het energiesysteem kan niet los gezien worden van de keuze die de gemeente regionaal gaat maken in het kader van de RES (de Regionale Energie Strategie als uitwerking van het Klimaatakkoord). Om die reden wordt de eis gesteld dat de gemaakte keuze in Amstelveen moet voldoen aan de RES. In dat kader bestaat de mogelijkheid dat de beoordelingsregels van dit bestemmingsplan aangescherpt worden zodra de RES definitief is en een uitwerking heeft gekregen in de Omgevingsvisie en het programma. De raad zal voorgesteld worden het college de bevoegdheid te geven het bestemmingsplan op dit onderdeel te wijzigen.</p>
1A.4	Sociale cohesie, ontmoeting en (on-)	

	Samenvatting	Reactie gemeente
	gezondheid	
1A.4.1	Ontmoeten waar? Daar waar normaliter ontmoetingen plaatsvinden (bijvoorbeeld scholen, winkels) wordt in Amstelveen geen ruimte geboden. Investeer meer in de verrijking van het functionele programma, die de cohesie kan versterken.	Het pleidooi voor sociale cohesie binnen de wijk wordt van harte ondersteund en is vertaald als doel in het bestemmingsplan. Om dat doel ook tot uitvoering te brengen is een nadere afweging gemaakt op dit thema. Zie hoofdstuk 5 van dit verslag. Uitkomst van deze afweging is goed te bewaken of de wijk zich ontwikkelt zoals gewenst. Zodra blijkt dat dit niet het geval is, biedt het bestemmingsplan ruimte om hierop in te spelen. Grote voordeel van deze aanpak is dat niet alleen naar Amstelveen op zich gekeken wordt, maar dat ook de betekenis voor omliggende wijken betrokken wordt bij de vraag of sprake is van sociale cohesie. Ideale uitkomst zou zijn dat onder andere Wielwijk en Amstelveen als stadsdeel gaan functioneren en gebruik maken van elkaars voorzieningen en op die manier plekken voor ontmoeting ontstaan.
1A.4.2	Ongezonde situatie. De gezondheid vormt een ernstig zorgpunt. De voorkeurswaarde wordt ondanks veel geluidwerende maatregelen niet gehaald. Op het gebied van geluid en luchtkwaliteit is er een ongezonde situatie. Aan economische waarden wordt meer betekenis gehecht. Milieu en volksgezondheid komen op de tweede plaats. Bij schurende belangen worden vele constructies bedacht om rek in de normen te krijgen of om ze te ontwijken. Normen zijn vastgesteld via een politiek afwegingsproces. De WHO-normen zijn scherper. Dit tekent de betrekkelijkheid van net binnen de normen blijven in Amstelveen.	Zoals in de beantwoording onder 1A.1.5 al aangegeven is de toelichting op het bestemmingsplan aangevuld met een motivering dat in Amstelveen niet wordt ingeleverd op de volksgezondheid en dat het zeker niet de bedoeling is om bestaande milieunormen op te rekken.
<p>Aanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In de toelichting is een nieuwe paragraaf 1.4 opgenomen met de uitleg van de werking van het bestemmingsplan.</li> <li>• Lagere parkeernormen die anticiperen op gewenst veranderend mobiliteitsgedrag.</li> <li>• Het bestemmingsplan maakt een adaptieve aanpak mogelijk, zodat beter ingespeeld kan worden op toekomstige ontwikkelingen en onvoorziene omstandigheden.</li> <li>• Het bestemmingsplan gaat meer ruimte bieden aan door de wijk gewenste voorzieningen, onder de voorwaarde dat uit onderzoek blijkt dat dit niet ten koste gaat van het draagvlak aan voorzieningen in de omliggende wijken.</li> <li>• De gemeente gaat concrete maatregelen nemen om het fietsgebruik in Amstelveen te stimuleren, zoals de aanleg van een centrale fietsroute naar Wielwijk. De doortrekking van de Laan van Londen wordt planologisch mogelijk gemaakt om hiermee de weg vrij te maken voor het centrale fietspad.</li> </ul>		

	Samenvatting	Reactie gemeente
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het bestemmingsplan biedt ruim baan aan de gewenste treinhalte en maakt het mogelijk dat de stedenbouwkundige structuur van Amstelveen daarop aangepast kan worden.</li> <li>• Paragraaf 2.7 van de toelichting is aangevuld met een nadere analyse van de luchtkwaliteit in het gebied.</li> <li>• Het bestemmingsplan legt een koppeling met de nog vast te stellen Regionale Energie Strategie.</li> </ul>	

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

	Samenvatting	Reactie gemeente
1B.	Op 23 januari 2020 heeft overleg plaats gevonden met Milieudefensie. Aanwezig: Gespreksonderwerpen:	
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 treinhalte 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 Crabbhof, 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 Amstelveen 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 Amstelveen. Het klopt dat Amstelveen 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



	Samenvatting	Reactie gemeente
		<p>voor wonen gerealiseerd. In het MER zijn hiervoor varianten onderzocht met variërende schermhoogtes en wegdekverhardingen.</p> <p>Realisatie van Amstelwijck 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>Amstelwijck houdt afstanden aan tot bronnen met veiligheidsrisico's als de A16, N3 en het spoor. Daarmee is de veiligheid in Amstelwijck 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>Groedenken 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 Amstelwijck gaat specifiek over de locatie Amstelwijck. 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. Insprekers 2.1 t/m 2.31 (Inspraakreacties bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
2.1	<p>Het is de vraag of het bestemmingsplan voldoet aan de geldende algemene rechtsbeginselen. De doelen in het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte moeten specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden zijn (SMART). De doelen in het concept ontwerpbestemmingsplan voldoen hier niet aan. Dit is een ernstige tekortkoming ten aanzien van het rechtszekerheidsbeginsel.</p>	<p>De doelen opgenomen in het bestemmingsplan zijn inderdaad algemeen geformuleerd en geven op zich zelf weinig rechtszekerheid aan de omgeving. Het voordeel hiervan is dat het bestemmingsplan flexibel is zodat ingespeeld kan worden op snel veranderende omstandigheden zoals de woningmarkt, de energietransitie, klimaat en nieuwe vormen van mobiliteit. Het grote nadeel hiervan is de onduidelijkheid en rechtsonzekerheid voor de omgeving. Om aan hieraan tegemoet is een nieuw hoofdstuk 'beoordelingsregels omgevingskwaliteit' opgenomen in het bestemmingsplan. Per doel wordt daarin aangegeven hoe getoetst gaat worden (SMART gemaakt). Om toch flexibiliteit te houden bij de uitvoering zal de raad worden voorgesteld dat het college deze beoordelingsregels mag aanpassen bij veranderende omstandigheden. Alvorens deze aanpassing door te voeren zal eerst participatie met omwonenden plaats vinden en bestaat altijd de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen en zo nodig beroep. Daarnaast zijn in samenspraak met een raads werkgroep vijf belangrijke thema's (groenblauw, mobiliteit, wonen, gezondheid en sociaal vitaal) SMART uitgewerkt. Zie hiervoor de thematische uitwerking in hoofdstuk 5 van dit verslag. Voor een nadere toelichting op de werking van beoordelingsregels zie de aangepaste paragraaf 1.4 van de toelichting van het bestemmingsplan.</p>
2.2	<p>De grenzen van het plangebied grenzen direct aan de privépercelen van de woningen in Dordtse Hout. Een van de doelen is dat 40% van het plangebied uit groen en water bestaat. Niet duidelijk is hoe dit wordt bepaald. Tellen ook de nog te realiseren privétuinen mee? Nu lijkt het erop of de gehele Oostkil met aangrenzende natuur en/of groen wordt meegerekend. Welk percentage groen en water wordt er dan nog in de Dordtse Hout gerealiseerd?</p>	<p>In de aangepaste beleidsregel klimaat (bijlage 8 van het ontwerpbestemmingsplan) is uitgelegd hoe aan de eis van 40% groen moet worden voldaan. Voortuinen kunnen meetellen maar moeten dan ook in de toekomst groen blijven. De Oostkil telt niet mee in de 40% groen. Water telt wel mee in het percentage groen. De hoeveelheid water wordt in overleg met het waterschap aangelegd. Daarnaast is de verplichting voor het college van burgemeester en wethouders opgenomen om</p>



		tweejaarlijks een rapport op te stellen waaruit moet blijken of het doel van 40% ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Als blijkt dat het doel niet gehaald wordt, kan de raad het college verplichten maatregelen te nemen.
2.3	De bestemming "Groen" in het geldende bestemmingsplan krijgt de bestemming "Natuur". Dit is positief. De bestemming "Natuur" maakt echter versturende activiteiten met voorzieningen mogelijk. Lid 6.3, pagina 14. Niet duidelijk is wat onder het begrip "recreatie" valt. Rechtszekerheidsbeginsel. Verzocht wordt om deze mogelijkheid te schrappen.	Het bestemmingsplan is op dit onderdeel aangepast door een zone aan te wijzen waar geen versturende activiteiten mogen plaatsvinden. Zie hiervoor de aangepaste planverbeelding met de bestemming Natuur. De planverbeelding is te raadplegen via <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a> . Binnen de bestemming natuur mogen geen fietspaden, verlichting en verhardingen worden aangelegd.
2.4	Om verstoring van de bestaande strook met de bestemming "Natuur" te voorkomen, kan hieraan grenzend een strook "Groen" worden bestemd. De overgang tussen deze bestemmingen kan worden vormgegeven door een kreekachtige waterberging (1,5 – 2 meter breed). De gewenste fiets- en wandelpaden kunnen tussen de bestemmingen "Groen" en "Verkeer" worden gerealiseerd. Niet versturend verlichtingsbeleid.	Om tegemoet te komen aan dit bezwaar is het bestemmingsplan aangepast (zie 2.3). Het bestemmingsplan bepaalt dat binnen de bestemming Natuur geen functies worden gerealiseerd, die versturend kunnen werken voor de aanwezige natuur en de rust van de bestaande bewoners. Een fietspad is daarmee nadrukkelijk uitgesloten maar ook een geasfalteerd wandelpad met verlichting is uitgesloten. Extensieve vormen van recreatie zijn wel mogelijk, bijvoorbeeld een natuurlijk wandelpad zonder verlichting.
<b>Individuele aanvullingen</b>		
2.5	Eén van deze insprekers verzoekt het groen achter het water van de Langedaal te behouden vanwege de vele vogels. Geen fietspad met verlichting, ronkende motors, hangjeugd etc..	De gemeente wil van Amstelwijk graag een fietsvriendelijke wijk maken. Een fietspad met een aansluiting op de Langedaal past in dit beleid en wordt niet op voorhand uitgesloten. Wel kan toegezegd worden dat er alleen een fietspad mag komen ter plaatse van de aanduiding 'brug' en niet elders op de gronden met de bestemming Natuur. Zie de beantwoording onder punt 2.3 en 2.4. Deze gronden behouden een groene inrichting.
2.6	Eén van deze insprekers geeft aan dat vooral het niet SMART zijn van de doelen zwaar weegt. Hiermee wordt het voor bewoners moeilijk of onmogelijk gemaakt om inhoudelijk op dit bestemmingsplan te reageren.	Zie hiervoor de beantwoording onder 2.1. Het bestemmingsplan is op dit onderdeel aangepast.
2.7	Eén van de insprekers stelt hierbij ook dat de privacy en rechten van de huidige bewoners aan het Haageinde op losse	In samenspraak met enkele bewoners is er voor gekozen om de haag te vervangen met gebiedseigen

	<p>schroeven is komen te staan. Verzocht wordt om de hoge heg aan de zijde van Smitzigt te laten staan. Het past in het beleid van de gemeente om van de wijk een groene wijk te maken. Kleinere struiken ontdoen deze zijde van duidelijk en mooi groen; het water is niet meer dan een sloot die grenst aan de woningen.</p> <p>Er bestaan zorgen over de wijze waarop de gemeente met informatieavonden en de daar gestelde schriftelijke vragen om gaat. Een tijdens de informatieavond ingediende schriftelijke vraag is nog niet beantwoord (per mail).</p>	<p>beplantingen in aansluiting op de ambities voor Amstelwijk / Smitzigt zoals beschreven in de bouwvelop Smitzigt die als bijlage 10 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen.</p>
2.8	<p>Eén van de insprekers vraagt aandacht voor geluidsoverlast vanwege het bouwen (15000/20000 heipalen nabij Dordtse Hout). Verzocht wordt om de garantie dat er bij de heiactiviteiten gebruik gemaakt wordt van de minst overlast gevende heimethode.</p>	<p>Voor de bouw van woningen gelden regels voor bouwhinder uit het Bouwbesluit. Zo nodig kan de gemeente nadere eisen stellen als verwacht wordt dat er omstandigheden zijn waardoor er meer hinder wordt verwacht dan gebruikelijk bij dit soort bouwprojecten. Op voorhand is nog niet gebleken van dergelijke omstandigheden.</p>
2.9	<p>Eén van de insprekers wil op de hoogte gehouden worden van de stikstofberekening; het PAS is ongeldig verklaard. Wat heeft de nieuwe berekening voor effect op het ontwerpbestemmingsplan in relatie tot Natura 2000 – de Biesbosch.</p>	<p>De gemeente heeft ten aanzien van stikstof uitgebreid onderzoek laten uitvoeren. De ontwikkeling van Amstelwijk blijkt geen nadelige gevolgen te hebben voor de Biesbosch. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de aangepaste paragraaf 2.7 van de toelichting op het bestemmingsplan, te raadplegen via ruimtelijkeplannen.nl of op het stadskantoor. In deze paragraaf zijn ook links opgenomen naar de uitgevoerde onderzoeken.</p>
<p>Aanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aan het bestemmingsplan is een nieuw hoofdstuk 4 toegevoegd: Beoordelingsregels omgevingskwaliteit.</li> <li>• Een beoordelingsregel en beleidsregel voor het bepalen van 40% groen is opgenomen + de verplichting dit te monitoren.</li> <li>• Op de planverbeelding is binnen de bestemming natuur geen intensieve recreatie mogelijk.</li> </ul>		

### 3. Inspreker 3 (inspraakreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
3.1	<p>Bezwaar bestaat tegen het voorziene fietspad aan de achterzijde langs het water van de woningen Langedaal. In 1997/1998 zijn de kavels gekocht. Bij de reactie is een gespreksnotitie met de projectleider van destijds gevoegd. Toen is akkoord gegaan met een tijdelijke onverharde voorziening.</p> <p>Voorgesteld wordt om achter de woningen een langwerpig natuureiland te realiseren en het fietspad langs de nog te creëren andere oever aan te leggen voor de verbinding naar het fietspad op "Overheuvel" (fietspad/voetpad tussen Langedaal 109 en 115). Daarmee worden rust en privacy het minst geschaad.</p>	<p>De gespreksnotitie (1998) destijds had betrekking op de positie van een (tijdelijk) fietspad tussen de watergang achter de woningen en de naturistencamping.</p> <p>Conclusie van de gespreksnotitie: een fietspad op voorgestelde locatie liever niet. In een brief van de gemeente uit 2003 is inspreker toegezegd dat de gemeente door het plaatsen van een hek de toegang van het pad voor fietsers zal blokkeren, zodat uitsluitend voetgangers gebruik kunnen maken van het onverharde pad.</p> <p>Met de voorgenomen ontwikkeling van woningen in Amstelveen is een nieuwe situatie ontstaan.</p> <p>De gemeente wil van Amstelveen graag een fietsvriendelijke wijk maken. Een fietspad met een aansluiting op de Langedaal past in dit beleid en wordt niet op voorhand uitgesloten. Hiervoor is de aanduiding brug opgenomen, die de aanleg van een fietsbrug door de Oostkil toelaat. Wel kan toegezegd worden dat voor het overige er geen fietspad komt op de gronden met de bestemming Natuur.</p> <p>Het bestemmingsplan is op dit onderdeel aangepast door een zone aan te wijzen waar geen versturende activiteiten mogen plaatsvinden. Zie hiervoor de aangepaste planverbeelding met de bestemming Natuur. De planverbeelding is te raadplegen via <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a> en ligt ter inzage op het stadskantoor. Het bestemmingsplan bepaalt dat binnen deze aanduiding geen functies worden gerealiseerd, die versturend kunnen werken voor de aanwezige natuur en de rust van de bestaande bewoners. Een fietspad is daarmee nadrukkelijk uitgesloten maar ook een geasfalteerd wandelpad met verlichting is uitgesloten. Extensieve vormen van recreatie zijn wel mogelijk, bijvoorbeeld een natuurlijk wandelpad zonder verlichting.</p>
<p>Aanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>In het bestemmingsplan wordt een zone (bestemming Natuur) aangewezen waar geen fietspaden mogen komen. De aanduiding 'brug' is opgenomen om naar de</li> </ul>		

toekomst de mogelijkheid open te houden om door de bestemming Natuur een kruisende fietsverbinding aan te leggen.

#### 4. Thialf LTC (inspraakreactie bestemmingsplan).

	Samenvatting	Reactie gemeente
2.1	<p>Het is onverteerbaar dat er geen plaats meer is voor tennisvereniging Thialf LTC. Wat inspreker ook diep raakt is dat de gemeente wederom een "slaapwijk" bouwt. Dit past niet in huidige bouwvisies. Een woonwijk zonder enige activiteit en sportfaciliteiten, ingebed tussen spoor, rand- en rijksweg, heeft geen enkele aantrekkingskracht. In hoofdstuk 2.3 wordt over het vervallen van de functie Sport niets gezegd, ook niet over eventueel onderzoek naar het behoud van deze functie of alternatieven in Dordrecht. De voorzieningenfunctie in een wijk is ook belangrijk.</p> <p>Er is geen ruimte voor Thialf LTC, op voorhand is er ook geen enkele duidelijkheid voor een alternatief. Als gevolg van de vaststelling van dit plan houdt Thialf LTC op te bestaan.</p>	<p>De raad heeft op 18 december 2018 besloten dat de huidige functies in het plangebied plaats moeten maken voor de ontwikkeling van woningbouw. Het bestemmingsplan is hier de juridische vertaling van. Om te zorgen dat de wijk beschikt over voldoende voorzieningen kan gebruik gemaakt worden van omliggende wijk- en sportvoorzieningen, die kunnen profiteren van de komst van Amstelwijck. De gemeente zal blijven monitoren of sprake is van voldoende voorzieningen om de wijk sociaal vitaal te houden. Zie in dit verband de thematische uitwerking sociaal vitale wijk, zoals opgenomen in hoofdstuk 5 van dit verslag.</p>
Deze reactie vormt geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.		

#### 5. Inspreker 5 (inspraakreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
5.1	<p>Kansen voor Amstelwijck Hier beschrijft inspreker de kansen voor Amstelwijck, gelegen in goede bereikbaarheid van het Refaja terrein door goede infrastructuur, toegankelijkheid door een goede busverbinding tussen Wielwijk en Amstelwijck, openbare kunst op hoek Reeweg Zuid en het Refaja terrein, meer verbinding tussen Dordtse Hout en het overige gedeelte van Wielwijk door een nieuw te bouwen complex en eventuele laagbouw, meer ruimte voor mensen met verschillende inkomens (gedifferentieerd wonen is wenselijk).</p>	<p>De kansen voor Amstelwijck zoals die door inspreker worden gezien zijn voor een belangrijk deel ook de reden geweest Amstelwijck aan te wijzen als locatie voor woningbouwontwikkeling. Deze reactie ondersteunt en stimuleert de gemeente om deze kansen ook daadwerkelijk tot realisatie te brengen. Op een aantal onderdelen is het bestemmingsplan hierop aangescherpt: centrale fietsroute naar Wielwijk, ruimte voor gedifferentieerd wonen en kansen voor hoogwaardig OV. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 5 van dit verslag (thematische uitwerking).</p>
5.2	<p>Bezwaren Amstelwijck De ambitie om een autoluwe wijk te bouwen lijkt niet realistisch. De bebouwing is te ver van winkels, scholen en andere voorzieningen. Ook bestelbussen door online winkelen.</p>	<p>Terecht wordt opgemerkt dat de afstand van woningen tot voorzieningen groter is dan in een wijk met voorzieningen op loopafstand. Met andere woorden, het gestelde doel autoluw is lastig tot uitvoering te brengen, zeker gezien de doelgroep die Amstelwijck moet aanspreken.</p>

		<p>Mede om die reden is voor het thema mobiliteit – in samenwerking met de raads werkgroep – getracht een meer realistische uitwerking te geven. Zie de thematische uitwerking van het thema mobiliteit in hoofdstuk 5 van dit verslag. De uitkomst van deze uitwerking is dat via diverse maatregelen de wijk zo fietsvriendelijk mogelijk wordt ingericht, zodat bewoners uitgenodigd worden sneller de fiets te pakken om zich binnen de stad te verplaatsen. Voor de bereikbaarheid buiten de stad blijft de auto voorlopig belangrijk, maar wordt al wel rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen zoals de komst van een treinhalte of toepassingen van Smart-mobility. Zodra die ontwikkelingen zich voordoen, kan het plan aangepast worden door alsnog te kiezen voor een autoluwe inrichting.</p> <p>De door inspreker geconstateerde trend van online winkelen is één van die toekomstige ontwikkelingen, die het wellicht toch mogelijk maken de automobilititeit terug te dringen. Indien hiervoor nieuwe innovatieve ontwikkelingen binnen de wijk nodig zijn (een centraal mobiliteits- of ontmoetingspunt op loopafstand waar dagelijkse boodschappen worden opgehaald die door fietskoeriers worden bezorgd) dan kan dit plan hier eenvoudig op inspelen. Het college van burgemeester en wethouders kan dan medewerking verlenen aan dergelijke initiatieven.</p>
5.3	<p>Natuurlijke oplossingen voor het gebied Rekening houden met hittebestendige maatregelen. Groene en blauwe gebieden zorgen ervoor dat de temperatuur niet te snel stijgt. Droogte en overmatige regenval. Luchtverontreiniging is een ernstig probleem. Groene zones hebben een positieve invloed op luchtkwaliteit.</p>	<p>Door inspreker wordt voorgesteld zoveel mogelijk groene en blauwe gebieden aan te leggen om de gevolgen van klimaatverandering (hitte/droogte/overmatige regenval) en luchtverontreiniging op te vangen. Dit voorstel is overgenomen in dit bestemmingsplan. Dat betekent bijvoorbeeld dat de eis wordt gesteld dat 40% van het woongebied groen/blauw moet worden ingericht. Daarnaast zijn beoordelingsregels met klimaatregels opgesteld die toegepast moeten worden bij vergunningverlening. Aanvullend hierop wordt paragraaf 2.7 van de toelichting op het bestemmingsplan uitgebreid met een</p>

		<p>motivering van de luchtkwaliteit. Daaruit blijkt dat de luchtkwaliteit in Amstelveen uitkomt op waarden die ruim onder de wettelijke grenswaarden liggen en bijna op het niveau dat de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) aanbeveelt.</p> <p>In aanvulling hierop is deze inspraakreactie mede aanleiding geweest het bestemmingsplan op dit punt nog nader aan te scherpen door in het bestemmingsplan vast te leggen dat het college verplicht is het halen van de klimaatdoelstelling te monitoren en bij het niet halen van de doelen maatregelen voor te schrijven die er toe leiden dat de doelstelling wel wordt gehaald.</p>
5.4	Bezwaren bebouwing rondom Smitsweg (Amstelveen)	
5.4.1	Het gebied naast het spoor en de Smitsweg voorziet op dit moment in de behoefte om hittestress te voorkomen. Ook voor waterberging.	Het tegengaan van hittestress is een van de eisen die de gemeente gaat stellen aan ontwikkelaars in dit gebied. In het bestemmingsplan zijn hiervoor beoordelingsregels opgenomen met klimaateisen. Zie hoofdstuk 4 van de regels, te raadplegen via <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a> .
5.4.2	Risico's vanwege gevaar vanwege vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor.	In overleg met de Veiligheidsregio is een afweging gemaakt van de veiligheidsrisico's. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.5 van de planvoorstel. Daarbij zijn ook de gronden ten oosten van de Smitsweg betrokken. Uit die afweging blijkt dat door diverse maatregelen (afstand houden, lage dichtheid en diverse andere maatregelen) het risico onder de norm blijft, die de gemeenteraad in de structuurvisie heeft vastgelegd en daarmee ook ruim onder de norm die wettelijk is toegestaan.
5.4.3	De kwekerij zorgt voor werkgelegenheid en past binnen dit gebied. Het 'bos' van de camping kan algemeen toegankelijk worden gemaakt voor recreatie. Vermindering fijnstof.	Het behoud van deze functie zou betekenen dat binnen het plangebied minder ruimte is voor voldoende woningen. Binnen de planopzet is een minimaal aantal te bouwen woningen nodig om realisatie van andere doelen zoals wonen, gezondheid en klimaat te kunnen halen. Om die reden heeft de raad op 18 december 2018 bepaald dat de bestaande functies in het gebied plaats moeten maken voor woningbouw.
5.4.4	De Dordtse Biesbosch is een rijk en	De verbinding met de Dordtse



	kwetsbaar gebied. De 'groene zone' sluit aan bij het karakter van de omliggende wijken.	Biesbosch wordt gerealiseerd door de Oostkil als groene zone te behouden en waar mogelijk verder te versterken. Voor het deelgebied Smitzigt is het uitgangspunt de bestaande kwaliteit zo veel mogelijk te behouden. Daarvoor heeft de gemeente natuur- en cultuurhistorische onderzoeken laten uitvoeren. Wat waardevol is blijft behouden. In de beoordelingsregels van het bestemmingsplan is dit vastgelegd met een verwijzing naar de opgestelde bouwvelop voor Smitzigt. Via de website <a href="http://ruimtelijkeplannen.nl">ruimtelijkeplannen.nl</a> zijn de regels en de bouwvelop te raadplegen. Het gebied met de moestuinen (volkstuinten, ten noorden van het plangebied) zal daar ook een functie in vervullen. Bij het ontwerp van de wijk zal daar rekening mee worden gehouden door net zoals in het deelgebied Smitzigt te kiezen voor woningbouwontwikkeling in het groen. Overigens valt de voorgenomen ontwikkeling van de volkstuinten tot woningbouw buiten dit bestemmingsplan. Hiervoor zal een afzonderlijk bestemmingsplan worden opgesteld. Wel laat de bouwvelop Smitzigt zien hoe dat in samenhang gezien moet worden.
5.4.5	De verbinding Zuidendijk Reeweg Zuid en de Smitsweg bieden ruimte voor recreatie, voor zowel fietsers als voetgangers.	Deze verbinding zal ook in de nieuwe situatie een functie behouden als recreatieve verbinding voor wandelaars en fietsers. Op die manier kunnen de groenstructuren Oostkil en het Parklint Wielwijk met elkaar verbonden worden. In overleg met bewoners wordt nog gekeken naar eventuele verkeersmaatregelen aan de Smitsweg.
<p>Aanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bijstelling doel autoluw</li> <li>• Beoordelingsregels die klimaatmaatregelen afdwingen.</li> <li>• Aanvulling van paragraaf 2.7 van de plantoelichting met een nadere beschrijving van de toekomstige luchtkwaliteit</li> </ul>		

## 6. Inspreker 6 (inspraakreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
6.1	Wat is de status van dit ontwerpbestemmingsplan? Erg weinig details. Inhoudelijk valt er niet veel over te zeggen. Is er straks nog 100%	Het bestemmingsplan is nog een conceptversie waarin nog niet alle keuzes definitief zijn gemaakt. De inspraak is juist bedoeld om in deze

	inspraak als er een echt plan ligt?	fase van de planvorming wensen van omwonenden en belanghebbenden nog mee te kunnen nemen. Zie ook de beantwoording onder punt 2.1.
6.2	Bomen	
6.2.1	Verzocht wordt om een overzicht van de waardevolle bomen in het gebied. In dit verband wordt het bosje tussen de Smitsweg, Zuidendijk en de N3 genoemd.	Een onderzoek naar de aanwezige waardevolle bomen is uitgevoerd. De uitkomst hiervan is vertaald naar de bouwenvelop voor Smitzigt. Dit heeft zich vertaald naar diverse regels die tot doel hebben de kwaliteit van het gebied te behouden. Het bestemmingsplan bepaalt daarnaast dat ontwikkelaars straks verplicht zijn onderzoek te doen naar waardevolle bomen en alleen bomen mogen kappen als dat niet anders kan. Daarnaast geldt de verplichting om in het gehele woongebied 40% groen aan te leggen of te behouden.
6.2.2	Gevraagd wordt naar de compensatie van de verslechterde luchtkwaliteit als gevolg van de kap van bomen.	De uitvoering van het plan zal niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit in het plangebied. Paragraaf 2.7 van toelichting van het bestemmingsplan is op dit onderdeel aangevuld. Daaruit blijkt dat de luchtkwaliteit in Amstelveen uitkomt op waarden die ruim onder de wettelijke grenswaarden liggen en bijna op het niveau dat de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) aanbeveelt.
6.2.3	Is het mogelijk de principe afspraak te maken dat er evenveel groen blijft, wellicht zelfs iets meer?	Die afspraak kan gemaakt worden. Naast het bestaande groen van de Oostkil dient het woongebied voor 40% uit water en groen te bestaan.
6.2.4	Misschien is het mogelijk om fruitbomen te planten in het deel van de huidige boomgaard.	Aan het verzoek om fruitbomen te planten in het huidige deel van de boomgaard zal de gemeente medewerking verlenen. In de opgestelde bouwenvelop voor Smitzigt is terug te lezen hoe. De bouwenvelop is te raadplegen via <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a> . bijlage 10.
6.3	Het bosje tussen Smitsweg, Zuidendijk en N3 lijkt nu nog niet goed ingevuld. Is het mogelijk om specifieke plannen te ontvangen, zodat inspreker daarop kan reageren?	Zie hiervoor de bouwenvelop.
6.4	Waardedaling huidige woningen. Huis van inspreker is nu nog te verkopen als landelijk gelegen. Dat gaat straks niet meer lukken. Wat voor compensatie is hiervoor mogelijk?	Voor mogelijke waardedaling staat een procedure tot tegemoetkoming in (plan)schade open. Zodra het bestemmingsplan definitief is geworden (onherroepelijk) kan daartoe binnen vijf jaar een verzoek worden ingediend bij de gemeente. De gemeente laat dan een onafhankelijke



		taxateur bepalen of sprake is van planschade.
6.5	Oppervlaktewater. De druk op het oppervlaktewater zal toenemen. Aan de noordzijde van het plangebied zijn er te weinig bredere waterwegen. Wellicht kan het kanaaltje achter het huis van inspreker verbreed worden of uitgebaggerd. Misschien ook betere verbinding mogelijk met de bredere delen.	Het bestemmingsplan zal voorzien in de aanleg van nieuwe watergangen, zodat voldoende waterberging aanwezig zal zijn. Het bestemmingsplan is in dat kader ter advisering voorgelegd aan het waterschap (de zgn. watertoets). Bij de uitwerking van plan zal afstemming met het waterschap plaatsvinden.
6.6	Kanovaren. Er is veel water ingetekend. Wellicht alle verbindingen tussen killen en kanalen zo maken dat recreanten helemaal rond kunnen varen (inclusief door het Wielwijkpark).	De inrichting van het water en groen is in eerste instantie vooral bedoeld om de bestaande natuurwaarden te behouden en versterken. Kanovaren past daarbij mits niet te intensief. De gemeente zal hier niet actief op inzetten, de natuur- en landschapsontwikkeling staat voorop.
6.7	Fietspaden. Graag duidelijkheid over het bestaande fietspad vanuit het Wielwijkpark parallel langs de Zuidendijk en uitkomend op de Smitsweg.	Het bestaande fietspad blijft bestaan en zal straks aansluiten op de fietsstructuur van Amstelwijck. Om van Amstelwijck een fietsvriendelijke wijk te maken, worden vanuit de wijk minimaal vijf fietsroutes aangewezen die gaan aantakken op de bestaande fietsroutes.
6.8	Autowegen	
6.8.1	De Reeweg staat aangegeven als een fietspad. Graag uitleg hierover.	De Reeweg Zuid is een 30km weg onder andere ter (auto-)ontsluiting van de woningen, maar wordt ook aangemerkt als fietsroute tussen Laan van Londen en Smitsweg/Zuidendijk.
6.8.2	Graag duidelijkheid over het stuk Zuidendijk richting de N3. Geen doorgaand autoverkeer; de weg is te smal.	Het stuk Zuidendijk tussen de Smitsweg en de N3 is en blijft een weg ter (auto-) ontsluiting van de woningen, maar blijft ook beschikbaar als fietsroute. De spoorwegovergang blijft gesloten voor autoverkeer, dus het wordt geen doorgaande route.
6.8.3	Ook nog het stuk Zuidendijk ter hoogte van nummer 393. Op Funda staan de net nieuw gebouwde huizen aan een weg zonder auto's. De auto's moeten dan via het benedendeel van de Zuidendijk. Die is echter te smal.	De verkeerssituatie op de Zuidendijk verandert niet ten gevolge van de nieuwbouw, ondanks dat dit op de plaatjes op Funda staat. De gemeente is wel in gesprek met een groep bewoners van Dordtse Hout, Reeweg Zuid en Zuidendijk om plannen te maken voor de totale verkeerscirculatie. Dit zou wel gevolgen kunnen hebben voor de situatie ter hoogte van de nieuwbouw (afhankelijk van het te maken plan), maar pas nadat het plan aan omwonenden is voorgelegd.
6.8.4	Zijn er plannen voor een nieuwe aansluiting op de N3? Zo ja, hoe zien die er dan uit?	In dit bestemmingsplan is geen nieuwe aansluiting op de N3 opgenomen. De ontsluiting van het gebied verloopt via de Laan van

		Londen en de Smitsweg naar de bestaande aansluiting op de N3 (aansluiting Businesspark Amstelwijck).
6.9	Vleermuizen. Kan concreet gemaakt worden dat er vleermuis-stenen zullen worden geplaatst? Veel vleermuizen, met name rond de oude boomgaard. Goed als er afspraken komen welke bomen kunnen blijven staan.	In het plangebied zullen concreet maatregelen worden genomen om de aanwezige vleermuizen te beschermen. De toelichting op het bestemmingsplan is op dit onderdeel aangevuld, zie paragraaf 2.12 van het ontwerpbestemmingsplan. Dit plan is digitaal te bekijken via <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a>
6.10	Het lijkt er op dat er weinig integratie is tussen de plannen Wielwijckpark en Amstelwijck. Is het mogelijk om de overlap zichtbaarder te maken?	Die integratie is inderdaad nog niet op een kaart verbeeld. De bouwvelop voor Smitzigt is hierop aangepast. De bouwvelop is als bijlage 10 opgenomen bij het bestemmingsplan en te raadplegen via <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a> .
6.11	Het zou tof zijn als er een centrale zwembad wordt gerealiseerd.	Het plan sluit de aanleg van een zwembad zeker niet uit, maar dit is wel afhankelijk van initiatieven vanuit de markt of de buurt.
6.12	Verzocht wordt om duidelijk op de hoogte te worden gehouden.	Alle indieners van inspraakreacties krijgen bericht en worden op de hoogte gehouden van de volgende stap die met het bestemmingsplan gezet gaat worden.
<p>Aanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanvulling van paragraaf 2.7 van de plantoelichting met een nadere beschrijving van de toekomstige luchtkwaliteit</li> <li>• Aanvulling bouwvelop waarop te zien is hoe Amstelwijck straks aansluit op het Wielwijckpark en omgeving.</li> </ul>		

## 7A. Fietsersbond Drechtsteden (inspraakreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
7A.1	<p>Averrechtse effecten t.o.v. gewenste modal split.</p> <p>Het plan bevat een merkwaardige tegenspraak. Enerzijds verheugd over de uitgangspunten (meer fiets, minder auto), anderzijds leidt de concrete uitwerking van het plan (ongewenste functiescheiding en programmering) tot een tegenovergesteld effect.</p>	<p>De tegenspraak die de Fietsersbond signaleert is te begrijpen. Het gestelde doel autoluw is makkelijk opgeschreven maar lastig tot uitvoering te brengen, zeker gezien de doelgroep die Amstelwijck moet aanspreken. Mede om die reden is voor het thema mobiliteit – in samenwerking met de raads werkgroep – getracht een meer realistisch doel te stellen.</p> <p>Zie de thematische uitwerking van het thema mobiliteit in hoofdstuk 5 van dit verslag. De uitkomst van deze uitwerking is dat via diverse maatregelen de wijk zo fietsvriendelijk</p>

		<p>mogelijk wordt ingericht, zodat bewoners uitgenodigd worden sneller de fiets te pakken om zich binnen de stad te verplaatsen. Voor de bereikbaarheid buiten de stad blijft de auto voorlopig belangrijk. Hier zet de gemeente in op de komst van een treinhalte. Zodra die halte zeker is, kan daar het plan op aangepast worden door bijvoorbeeld voorzieningen rond de treinhalte en omzetting van parkeerplaatsen naar wijkfuncties.</p>
7A.2	<p><b>Functiescheiding</b>  Het scheiden van functies en vooral het situeren van bestemmingen op afstand van elkaar is de veroorzaker van verkeer. De onderlinge afstanden en beoogde financieringscategorieën leiden tot veel autoverkeer. Ook op het omliggende wegennet, zoals de Zuidendijk en de Reeweg Zuid.</p>	<p>De ingekomen inspraak- en overlegreacties waren aanleiding een actueel verkeersonderzoek te laten uitvoeren (opgenomen als bijlage 12 bij het bestemmingsplan te raadplegen via <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a>). Uit dit onderzoek blijkt dat een forse toename van het verkeer te verwachten is, maar ten dele veroorzaakt door Amstelwijck. Het effect van voorzieningen op loopafstand is daarbij tevens onderzocht. Om hier daadwerkelijk een effect te kunnen bereiken en bewoners de auto uit te krijgen, is een fors aanbod van voorzieningen noodzakelijk.</p> <p>In het kader van dit bestemmingsplan met 800 woningen is dat niet realiseerbaar. Op groter schaalniveau (stadsdeel, in lijn met de reactie van Milieudefensie) kan dit wel een kansrijk scenario zijn. Dit scenario zal in het kader van de Omgevingsvisie nader worden uitgewerkt inclusief de ontwikkeling van Amstelwijck Business Park. Het bestemmingsplan en de ontwikkeling van Amstelwijck in fasen is flexibel gemaakt om hier op in te kunnen spelen zodra de ontwikkeling van de spoorzone van start gaat. Zie in dit verband de keuze voor een planaanpassing volgens de aanpak 'adaptieve wijk' nader uitgewerkt in het thema wonen van hoofdstuk 5 van dit verslag.</p>
7A.3	<p><b>Ov-station</b>  Het station kan bijdragen aan de gewenste modal split, meer fietsgebruik en minder autoverkeer. De doorwerking daarvan in een specifiek daarop gericht fietsroutenet binnen én rond Amstelwijck wordt in woord en verbeelding gemist.</p>	<p>De komst van een treinhalte zou inderdaad bijdragen aan de gewenste modal split. Daar zijn op dit moment nog geen ontwerptekeningen van aangezien nog onduidelijk is waar en hoe een dergelijke treinhalte er precies kan komen. Het globale</p>

	Omissie.	bestemmingsplan laat op dit punt nog alle ruimte naar de toekomst. Het is aan te college om daar nader uitwerking aan te geven. De Fietsersbond krijgt op dat moment de gelegenheid mee te denken in het ontwerp en de wijze van uitvoering.
7A.4	Stedelijke fietsrouting Toename van het fietsverkeer vereist een goed en doordracht fietsnetwerk. De nu geschetste routing bevat onvoldoende kwaliteit. De optie om het Parklint vanuit Wielwijk door te trekken wordt niet benut. Integendeel, de route gaat langs de zeer onaantrekkelijke en ongezonde A16. Inspreker daagt de gemeente uit om het bestemmingsplan op dit punt te verbeteren.	De bestaande bovenwijkse fietsroute langs de Laan van Londen blijft als hoofdfietsroute bestaan. Door de wijk komt een nieuwe langzaam verkeersverbinding die aansluit op de nieuwe fietsroute door Wielwijk (Tromptuinen). Verder blijft de Smitsweg behouden als fietsroute, mogelijk met aanpassingen ter verbetering voor de fiets. De toelichting op het bestemmingsplan zal op dit onderdeel verduidelijkt worden.
7.1.5	Ruimtelijke reservering Inspreker constateert dat de grote politieke druk op de woningproductie tot een maximale ruimteclaim dwingt. Hierdoor ontstaat een groot risico dat voor andere noodzakelijke functies moeizaam of geen ruimte kan worden vrijgemaakt. In een later stadium wordt immers de financiële en fysieke ruimte in de planontwikkeling steeds kleiner. Vergelijk Wilgenwende. Verzocht word om het plan aan te passen.	Het bestemmingsplan kiest juist voor een ontwikkelmodel waarin op basis van relatief hoge parkeernormen rekening wordt gehouden met veel ruimte voor parkeren op gronden in eigendom van de gemeente. Naarmate de gemeente er in slaagt de gewenste model split tot uitvoering te brengen, ontstaat op dat moment ook de mogelijkheid deze gronden anders in te vullen dan met parkeren. Initiatieven of voorzieningen die leiden tot terugdringing van het autobezit kunnen op die manier alle medewerking krijgen. Daarnaast houdt het bestemmingsplan nadrukkelijk de mogelijkheid open om in de spoorzone voorzieningen te realiseren.
7A.5	Conclusie De eenzijdig op wonen gerichte invulling werkt averechts op de gewenste mobiliteitsontwikkeling. De doelstelling van meer fietsverkeer vraagt al in dit stadium om een functionele en ruimtelijke invulling en dus adequate hoogkwalitatieve reservering voor het stedelijk netwerk voor fietsers en voetgangers, mede gekoppeld aan het openbaar vervoer en in dit geval station Amstelwijck als 'mobility hub'.	De constatering dat de gewenste mobiliteitsdoelstelling een ruimteclaim voor de toekomst kan vragen wordt onderkend. In het bestemmingsplan is de keuze gemaakt de ontwikkeling van de spoorzone in de tijd door te schuiven. De verwachting is dat de gemeente op dat moment beter in staat is te anticiperen op de komst van een OV-halte en de ruimtereserveringen daarop aan te passen. Het bestemmingsplan laat alle flexibiliteit en ruimte om daarop in te spelen. Het is op dit moment niet mogelijk nog een stap verder te gaan en al een concrete ruimtereservering te maken die vooruitloopt op een ontwikkeling

	die nog onbekend is (de komst van de treinhalte). Wel is het bestemmingsplan op dit onderdeel aangepast door de bouw van extra woningen (1.068 in plaats van 800) pas mogelijk te maken als de komst van een treinhalte of vergelijkbare openbaar vervoervoorziening zeker is.
<p>Aanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het doel autoluwe woonwijk wordt bijgesteld en concreter gemaakt door diverse maatregelen zoals een centrale fietsroute.</li> <li>• Het plan kiest voor een adaptieve aanpak waardoor toekomstige ontwikkelingen zoals een treinhalte, voorzieningen en nieuwe vormen van mobiliteit betrokken kunnen worden bij de verdere planuitwerking. Het bestemmingsplan dwingt gemeente en ontwikkelaars om die afweging te maken.</li> <li>• In de toelichting op het bestemmingsplan is duidelijker aangegeven hoe het toekomstige fietsroutenetwerk er uit komt te zien.</li> </ul>	

## 7B 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 Amstelwijck 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 Amstelwijck 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</p>	<p>Er is voor Amstelwijck een bewuste en onderbouwde keuze gemaakt om gebruik te maken van voorzieningen (basisscholen, zorg, winkels) in de omliggende wijken Crabbehof, Wielwijk en, in mindere mate, Sterrenburg. Dit omdat deze voorzieningen in genoemde wijken nog capaciteit hebben. Eigen voorzieningen in Amstelwijck gaan mogelijk ten koste van het toekomstperspectief van voorzieningen in de omliggende wijken.</p> <p>Effect van deze keuze is dat inwoners van Amstelwijck 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. Amstelwijck zet in op stimuleren van het fietsgebruik door de aanleg van ruime en aantrekkelijke fietsroutes, o.a. door het Wielwijks Parklint. Autogebruik kan niet worden voorkomen: er is sprake van een toename van verkeer op de wijkontsluitingswegen richting Crabbehof 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</p>

	Samenvatting	Reactie gemeente
	om verbeterde mobiliteitseffecten te bereiken.	Amstelwijck beschreven. Een variant met voorzieningen in Amstelwijck beperkt verkeersbewegingen richting omliggende wijken. Maar dit gaat, zoals eerder gesteld, mogelijk ten koste van het toekomstperspectief voor de voorzieningen in de omliggende wijken. Als blijkt dat die behoefte in de toekomst wel aanwezig is, dwingt bestemmingsplan dit ook tot realisatie te brengen voordat er extra woningen in de spoorzone van Amstelwijck mogen worden gebouwd.
	<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 zuidelijke gedeelte van Amstelwijck (locatie vd Valkhotel e.o.) en (woon-) functies langs de Rijkstraatweg (zie kaartje 1 opgenomen als bijlage bij deze reactie).</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/hotel gasten 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>Het bestemmingsplan Amstelwijck gaat specifiek over de locatie Amstelwijck. Hiervoor zijn de effecten bepaald en beoordeeld.</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&amp;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</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 treinhalt. 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 treinhalt, veranderende woonbehoefte, de behoefte aan voorzieningen en nieuwe vormen van mobiliteit. Het maakt dat mogelijk door in de spoorzone ruimte</p>



	Samenvatting	Reactie gemeente
	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.	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 aantrekkelijke variant is.
7B.3	<i>Fietsrouting en fietsklimaat</i> 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 blijft het doel van een gezonde omgeving, ook voor de fietser? Ook dit voornemen is in strijd met de gemeentelijke Mobiliteitsnota. Een NZ-route in het verlengde van de Trompweg gelegen op een meer centrale plek in het woongebied t.p.v. groenwaterstructuur 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.	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 de stad. Daarnaast geeft de doortrekking ruimte aan een robuuste groenblauwe structuur, waarin het aantrekkelijk is om te verblijven en te bewegen.
7B.4	<i>Duurzaamheid en no-regret; MER en duurzame flexibiliteit.</i> 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. 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,	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.

	<b>Samenvatting</b>	<b>Reactie gemeente</b>
	<p>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>	
7B5.	<p>Tenslotte</p> <p>Het wordt ondenkbaar gevonden dat het plan in ongewijzigde vorm doorgang vindt. Het korte termijn succes van het halen van woningaantallen zal op niet al te lange termijn overschaduwd worden 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').</p> <p>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>Het plan is hierop aangepast. Zie hiervoor de beantwoording onder 7A.</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</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 Amstelwijck met 800 woningen is reeds gemaakt en staat niet meer ter</p>



	<b>Samenvatting</b>	<b>Reactie gemeente</b>
	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.	discussie. De verdere uitbreiding van Amstelwijck in zone langs het spoor kan nadrukkelijk nog wel een invulling krijgen gebaseerd op de uitkomsten van de nieuwe Omgevingsvisie.
	De tekening in de <b>bijlage</b> maakt duidelijk dat de afstanden tot voorzieningen ver bovengemiddeld en vanuit mobiliteitsdoelen onacceptabel zijn. [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.]	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 <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a> .
	<b>Kaartje 2 uit de bijlage</b> 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.*

## **8. Nationaal Landschapkundig Museum en Documentatiecentrum "Tellurius (inspraakreactie bestemmingsplan)**

	<b>Samenvatting</b>	<b>Reactie gemeente</b>
8.1	De huidige situatie Inspreker beschrijft de huidige situatie van het plangebied, onder meer over cultuurhistorisch interessante elementen en het groen.	De beschrijving van de huidige situatie door Telluris biedt inderdaad mogelijkheden voor de ontwikkeling van een aantrekkelijke omgeving. In het bestemmingsplan - en de daarbij behorende regels voor omgevingskwaliteit - is ook getracht daar aan tegemoet te komen door de Oostkil en beeldbepalende elementen in het deelgebied Smitzigt te behouden en als uitgangspunt te nemen voor de verdere planontwikkeling. Ook is in het plan geregeld dat 25 meter of meer afstand wordt gehouden tot het spoor en de

		A16.
8.2	<p>De potentiële betekenis ervan Het plangebied kan een toekomstige woonwijk nu al snel en goedkoop mogelijkheden voor recreatief medegebruik in een aantrekkelijke omgeving bieden. Hoge eisen aan de leefomgeving bij veel luxe woonmilieus. Dit kan door de in het plangebied al aanwezige beeldbepalende houtopstanden met toekomstwaarde, nog voorkomende monumentale bebouwing en geomorfologische identiteit van de Oostkil te behouden. Een groot deel van het groen langs de A16 en de spoorlijn kan beter niet bebouwd worden (om milieuhygiënische redenen en veiligheidsoverwegingen). Maatschappelijk eigenlijk niet verantwoord. Het is niet voldoende om geluidswerende voorzieningen te treffen.</p>	<p>De vrees van inspreker voor een beeldbepalende verstening van het plangebied deelt de gemeente niet. Het plan kent een belangrijke groene ambitie die zich onder andere heeft vertaald in de eis dan 40% van het woongebied ingericht moet worden voor groen en water. Ook de lage gemiddelde dichtheid van het woongebied zorgt er voor dat de wijk een groene uitstraling zal krijgen.</p>
8.3	<p>Haar groot maatschappelijk belang Behoud van de kenmerkende landschappelijke kwaliteiten zou een leidend principe bij de planvorming moeten zijn. Dit betekent ook dat beeldbepalende verstening ware te vermijden. Stijging van het aantal inwoners naar 140.000 is vanuit leefbaarheid ongewenst gezien de nog slechts geringe oppervlakte bebouwbaar Dordts polderlandschap. Collegeakkoorden als leidend principe is überhaupt discutabel; blijken later nogal eens onvoldoende doordacht te zijn.</p>	<p>De stelling dat een groot deel van het aanwezige groen moet wijken, is niet onjuist maar doet geen recht aan de gekozen planopzet. In het plan is juist ingezet op behoud van de meest waardevolle structuren en elementen met daarnaast de verplichting veel nieuw groen terug te brengen. Uit de reactie wordt niet duidelijk op welke wijze Telluris denkt dat dit anders is op te lossen.</p>
8.4	<p>Maar niet op haar waarde geschat Het groen in het plangebied is landschappelijk erfgoed geworden. De nabijheid van veel groen in een zo sterk vervuild milieu als de Drechtstreek is van groot medisch belang. Dit vergt een fundamentele wijziging van de belangenafwegingen. Het is ongewenst te bevorderen dat de bevolkingsdichtheid op het kleine Eiland van Dordrecht nog substantieel toeneemt. Zelfs wanneer het behoud van het huidige niveau (klassieke) voorzieningen daartoe zou nopen.</p>	<p>De stelling dat het ongewenst is dat de bevolkingsdichtheid op het Kleine Eiland van Dordrecht nog substantieel toeneemt, wordt niet gedeeld. Het college heeft de keuze gemaakt 4.000 woningen bij te bouwen en op termijn mogelijk nog eens 6.000 woningen. Dat gaat de stad heel veel voordelen opleveren, maar zal ook negatieve effecten hebben. Deze keuze zal op Omgevingsvisie niveau nog nader ingevuld en afgewogen worden. Voor het plangebied van Amstelwijck staat de woningbouwopgave niet meer ter discussie. In het ontwikkelperspectief is al in 2018 de keuze gemaakt hier woningen te bouwen.</p>
8.5	<p>Ongerijmdheden geven te denken De gemeente combineert onverenigbare doelstellingen. Enerzijds besef van de maatschappelijke betekenis van houtopstanden, anderzijds bij functieveranderingen nauwelijks streven</p>	<p>De stelling dat een deel van het aanwezige groen moet wijken is niet onjuist, maar doet geen recht aan de gekozen planopzet die uitgaat van het behoud van zo veel mogelijk bestaand groen en eis om 40% van het</p>

	<p>naar behoud van tot volle wasdom gekomen houtopstanden. Belastingopbrengsten zijn leidend bij de belangenafwegingen. Volgens de structuurvisie zou in het plangebied gestreefd worden naar een woonmilieu met een 'groene uitstraling' en een relatief lage bebouwingsdichtheid. In werkelijkheid beoogt de gemeente er echter een substantiële verkaveling, waarbij de lommerrijke spoorzone grotendeels zou veranderen in een bedrijventerrein.</p>	<p>woongebied groen in te richten. Aanvullend is in het bestemmingsplan de regel opgenomen dat de kap van bomen pas is toegestaan na inventarisatie van het bestaande groen en een motivering waarom behoud geen optie is. De verwachting is dat dit zal leiden tot een woonwijk met veel bestaand groen.</p>
8.6	<p>Conclusie Het concept houdt onvoldoende rekening met de zowel welzijn bedreigende als bevorderende situaties in het plangebied en de daarmee verband houdende mogelijkheden. Vervangen door een dat als landschapsvriendelijker en daarmee mensvriendelijker kan worden ervaren.</p>	<p>De conclusie van Telluris dat onvoldoende rekening wordt gehouden met welzijn bedreigende en bevorderende situaties wordt niet gedeeld. Naar het oordeel van de gemeente is juist wel een plan gemaakt dat als landschapsvriendelijk kan worden ervaren. Telluris wordt van harte uitgenodigd om kennis te nemen van de bouwvelop van Smitzigt waar dit nader is uitgewerkt.</p>
<p>Aanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Motiveringsplicht bij kap bomen</li> <li>• Verplichte inventarisatie waardevolle bomen</li> </ul>		

## 9. ABB (inspraakreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
9.1	De laagste dichtheid voor het middengebied is ook toegepast voor de Refaja-locatie; voor geluidsafscherming met appartementen is een hogere dichtheid gewenst (25/hectare is dan niet voldoende).	Een deel van de Refaja locatie heeft inderdaad net als het middengebied de laagste dichtheid. Het bestemmingsplan laat toe dat aan de randen in hogere dichtheid wordt gebouwd, zodat ook afscherpende werking kan ontstaan. Een te hoge dichtheid leidt tot aantasting van het suburbane woonmilieu, zoals de gemeenteraad dat voor dit gebied voor ogen heeft.
	Waarom benut de gemeente niet de mogelijkheden die de wet biedt om hogere geluidsbelastingen toe te staan?	Uit oogpunt van gezondheid streeft de gemeente voor een suburbaan woonmilieu naar de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor dit plangebied is deze waarde enigszins losgelaten en worden hogere geluidsbelastingen toegelaten. Daarbij is bewust niet de grens van het maximaal toelaatbare opgezocht omdat een gezonde leefomgeving van groot belang wordt geacht. Voor een nadere motivering zie paragraaf 2.6 van de plandoelstelling
9.2	Is in het bestemmingsplan rekening gehouden met het advies van de Omgevingsdienst over luchtkwaliteit?	Dit advies is overgenomen, zie paragraaf 2.7 van de toelichting.
9.3	Onduidelijk is waar welke documenten te vinden zijn / wat wordt bedoeld met de verbeelding / welke bouwvelop is waar van toepassing.	Het bestemmingsplan Amstelwijck is een digitaal plan, dat het beste digitaal via ruimtelijkeplannen.nl geraadpleegd kan worden. Dan wordt ook de structuur duidelijk.
9.4	Energie, wat wordt bedoeld met lokaal en duurzaam?	Dat is nog niet vastgelegd in het bestemmingsplan. Ontwikkelende partijen worden uitgenodigd hier samen met de gemeente tot een uitwerking te komen.
9.6	Klopt het dat bewoners straks een omgevingsvergunning nodig kunnen hebben voor het verharderen van gronden die meetellen in het oppervlak van 40% groen blauw?	Dat klopt. De gemeente heeft als taak woonwijken te bouwen die bestand zijn tegen klimaatverandering. Wij nodigen de ontwikkelaar uit om daar in mee te denken. In het bestemmingsplan is de keuze gemaakt dit niet voor te schrijven in diverse beperkende regels. In plaats daarvan staat het doel centraal: een klimaatbestendige wijk en ruimte laten aan de markt om met oplossingen te komen om dit doel te halen en voor de toekomst veilig te stellen. Dit betekent ook: als een ontwikkelende partij er voor kiest de opgave klimaat deels op te lossen op in tuinen van bewoners dat ook

		gewaarborgd moet zijn dat die oplossingen na oplevering van de woningen in stand gehouden worden. De ontwikkelaar kan dat contractueel regelen met de bewoner.
9.7	Wat wordt verstaan onder verharding?	Ook hier is de keuze gemaakt geen gedetailleerde regels te stellen wat precies verharding is. In relatie tot de wens van waterberging en infiltratie is het aan de ontwikkelende partij om met slimme oplossingen te komen waarbij in de meeste gevallen duidelijk zal zijn dat verharding van gronden niet zal bijdragen aan het halen van klimaatdoelen. Mocht dat in de praktijk tot onduidelijkheden leiden dat bestaat de mogelijkheid de gestelde beoordelingsregels op dit onderwerp aan te scherpen.
9.8	Valt Amstelwijck onder de werking van de Crisis- en herstelwet?	Het plangebied is bij besluit van 4 oktober 2019 aangewezen als gebied waarvoor een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte mag worden opgesteld.
9.9	Verzocht wordt de verplichting tot een beschrijving van het energiesysteem om te zetten naar wens.	Het betreft hier een motiveringsverplichting. Gelet op het Klimaatakkoord is de gemeente verplicht maatregelen te treffen, die leiden tot een energieneutrale gebouwde omgeving. In het plan is er voor gekozen om die verplichting niet als beperking, maar als kans bij de initiatiefnemer neer te leggen. Het enige waar het plan toe verplicht, is te beschrijven hoe voldaan wordt aan een verplichting die buiten het plan om toch al bestaat. Dat geeft veel ruimte voor creatieve oplossingen voor de markt, maar kan niet geheel vrijblijvend zijn.
9.10	Verzocht wordt de regel op te nemen van maximaal 1 auto op eigen perceel per woning.	De betreffende regel is opgenomen als beoordelingsregel.
9.11	Wat wordt verstaan onder droogweerafvoer.	Deze term komt uit het handboek openbare ruimte. Deze eis is opgenomen om duidelijk te maken dat straks bij de realisatie van de wijk getoetst zal worden aan dit handboek. Dat lijkt in deze fase erg gedetailleerd en regulerend, maar is juist bedoeld om vooraf zo volledig mogelijk inzichtelijk te maken welke eisen er allemaal gesteld worden aan woningbouwontwikkeling (één loket gedachte).
9.12	De maatvoering van 10m2 voor gebouwen binnen de bestemming Verkeer lijkt te beperkt, voor een garage	Deze regel geldt alleen voor de bestemming Verkeer (de hoofdonthuingsstructuur zoals de

	is deze maat te klein.	Laan van Londen) en niet voor de gronden aangewezen voor woningbouwontwikkeling zoals de Refaja-locatie. Binnen het ontwikkelingsgebied voor woningbouw gelden geen absolute maten voor de omvang van garages.
9.13	Waarom zijn de nieuwe beleidsregels voor parkeren nog niet opgenomen?	Deze nieuwe beleidsregels zijn nog niet vastgesteld, zodra dit wel het geval is gelden deze regels een beoordelingsregel in het bestemmingsplan.
9.14	Wordt aan de eis van de aanwezigheid van OV bereikbaarheid voldaan als de halte aan het Steenhovenplein gehandhaafd blijft?	De bushalte zal behouden blijven dan wel vervangen worden door een halte in de buurt, zodat voldaan wordt aan deze regel in het bestemmingsplan.
9.15	Is een auto op eigen terrein een wens of een eis? Voorgesteld wordt de regel: 'maximaal 1 auto op eigen terrein plaats vindt'.	Deze regel is inderdaad niet duidelijk geformuleerd. Dit is aangepast in het bestemmingsplan.
9.16	De derde herziening van de structuurvisie is nog niet doorgevoerd.	Dit klopt, bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal dat wel het geval zijn. De toelichting wordt hierop aangepast.
9.17	Het toepassen van particulier opdrachtgeverschap werkt negatief voor de stikstofdepositie.	Het kan inderdaad lastig worden voor particuliere opdrachtgevers om te voldoen aan de uitstooteisen die wij gaan stellen bij de vergunningverlening. Het is echter aan de particuliere opdrachtgever om daar een oplossing voor te bedenken, bijvoorbeeld door een duurzaam bouwproces.
9.18	Proefverkaveling: kan er vanuit gegaan worden dat de gemeente bereid is ruimte te geven binnen het aantal woningen per hectare?	De proefverkaveling is gebruikt om de regels in dit bestemmingsplan op te stellen. De verkaveling maakt duidelijk dat er woningbouw mogelijk is binnen de gestelde voorwaarden. Binnen deze regels is voldoende ruimte om als ontwikkelaar tot een eigen invulling te komen, ook voor het deelgebied Refaja.
<p>Aanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beleidsregels verkeer overnemen als beoordelingsregels.</li> <li>• Aanpassing regel 1 parkeerplaats op eigen terrein door deze als gebruiksregel te formuleren.</li> </ul>		

## 10. Inloper 1 (inloopreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
10.1	Voor de 3e keer! Tussen Haageinde en Smitzigt: dichte groenstrook moet blijven! I.v.m. privacy (inbraakkansen ook hoog). Begrijp niet waarom de groenstrook transparant moet zijn.	In samenspraak met enkele bewoners is er voor gekozen om de haag te vervangen met gebiedseigen beplantingen in aansluiting op de ambities voor Amstelveen / Smitzigt,

		zoals beschreven in de bouwenvelop die als bijlagen 7 en 10 bij het ontwerpbestemmingsplan zijn opgenomen. De bouwenvelop is te raadplegen via de website <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a> of is in te zien op het stadskantoor.
Aanpassingen:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>De reactie vormt geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan</li> </ul>		

## 11. Inloper 2 (inloopreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
11.1	Geen fietspad langs de Oostkil westzijde en brugverbinding direct achter locatie nabij Langedaal 33.	Om (deels) tegemoet te komen aan dit bezwaar is het bestemmingsplan aangepast door een zone aan te wijzen waar geen versturende activiteiten mogen plaatsvinden. Zie hiervoor de aangepaste planverbeelding met de bestemming Natuur. De planverbeelding is te raadplegen via <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a> of in te zien op het stadskantoor. Het bestemmingsplan bepaalt dat binnen de bestemming Natuur geen functies worden gerealiseerd, die verstorend kunnen werken voor de aanwezige natuur en de rust van de bestaande bewoners. Een fietspad is daarmee nadrukkelijk uitgesloten maar ook een geasfalteerd wandelpad met verlichting is uitgesloten. Extensieve vormen van recreatie zijn wel mogelijk, bijvoorbeeld een natuurlijk wandelpad zonder verlichting.
11.2	Bestaande groenlocaties handhaven en natuurlocaties zeker behouden en niet veranderen dat ten koste gaat van leefsituatie.	Het plan zet in op behoud van zo veel mogelijk bestaand groen. Dat zal niet altijd realiseerbaar zijn. In dat geval wordt de eis gesteld dat nieuw groen wordt teruggebracht. Het woongebied moet straks uit minimaal 40% groen en water bestaan.
Aanpassingen:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>In het bestemmingsplan wordt een zone aangewezen waar geen verhard fietspad mag komen.</li> </ul>		

## 12. Inloper 3 (inloopreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
12.1	Vergoeding voor het vele stof van sloop ziekenhuis	Tijdens inloopavond verwezen naar de eigenaar en ontwikkelaar ABB.
12.2	Beloofd dat bestaand groen achter Langedaal blijft. Nu wordt gesproken	Om (deels) tegemoet te komen aan dit bezwaar is het bestemmingsplan



	over wandel/fietspaden. Daarvoor moet zeker groen/bomen wijken. Dus geen fietspad en geen verlichtingen.	aangepast door een zone aan te wijzen waar geen versturende activiteiten mogen plaatsvinden. Zie hiervoor de aangepaste planverbeelding met de bestemming Natuur. De planverbeelding is te raadplegen via <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a> . Het bestemmingsplan bepaalt dat binnen de bestemming Natuur geen functies worden gerealiseerd, die versturend kunnen werken voor de aanwezige natuur en de rust van de bestaande bewoners. Een fietspad is daarmee nadrukkelijk uitgesloten maar ook een geasfalteerd wandelpad met verlichting is uitgesloten. Extensieve vormen van recreatie zijn wel mogelijk, bijvoorbeeld een natuurlijk wandelpad zonder verlichting.
12.3	Autoluw, wat gaan jullie doen met de honderden auto's die bij speciale dagen geparkeerd worden in de ruime omgeving van de moskee? En de 2e of 3e auto van bewoners van de nieuwe wijk gaan die niet geparkeerd worden in de omgeving van Dordtse Hout?	Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het autoverkeer de komende jaren (ook zonder Amstelwijck) fors zal blijven groeien. Dat vraagt voortdurende aandacht en overleg hoe overlast zo veel mogelijk te voorkomen. Uitgangspunt van het bestemmingsplan is dat de ontwikkeling van de woonwijk op zich niet mag leiden tot een toename van de parkeerdruk op de omgeving. Deze eis wordt aan ontwikkelaars gesteld, die op een inrichtingstekening moeten aangeven waar geparkeerd mag worden.
<b>Aanpassingen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>In het bestemmingsplan wordt een zone aangewezen waar geen verhard fietspad mag komen.</li> </ul>		

### 13. Inloper 4 (inlooperreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
13.1	Geen fietspad ter hoogte van de Oostkil aan de westkant. Dit ter nadele van het bestaande groen.	Om (deels) tegemoet te komen aan dit bezwaar is het bestemmingsplan aangepast door een zone aan te wijzen waar geen versturende activiteiten mogen plaatsvinden. Zie hiervoor de aangepaste planverbeelding met de bestemming Natuur. De planverbeelding is te raadplegen via <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a> . Het bestemmingsplan bepaalt dat binnen de bestemming Natuur geen functies worden gerealiseerd, die versturend kunnen werken voor de aanwezige natuur en de rust van de



	bestaande bewoners. Een fietspad is daarmee nadrukkelijk uitgesloten maar ook een geasfalteerd wandelpad met verlichting is uitgesloten. Extensieve vormen van recreatie zijn wel mogelijk, bijvoorbeeld een natuurlijk wandelpad zonder verlichting.
<b>Aanpassingen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>In het bestemmingsplan wordt een zone aangewezen waar geen verhard fietspad mag komen.</li> </ul>	

#### 14. Inloper 5 (inloopreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
14.1	Voor de 3e keer geven wij aan dat de veiligheid (inbraak) van onze huizen in geding is met het plan van de haag langs de Smitzigt te verwijderen, zogenaamd om een groenstrook waar anderen van kunnen genieten, te creëren. Daar zijn talloze alternatieven voor te verzinnen met een bestwil. Gemeente lijkt geen rekening te willen houden met al bestaande verhoogde risico op inbraak in Dordtste hout. Ik vind dit onbegrijpelijk! Ik heb uitgelegd dat zonder de haag, anderen heel makkelijk kunnen gaan posten wanneer al dan niet thuis zijn.	In samenspraak met enkele bewoners is er voor gekozen om de haag te vervangen met gebiedseigen beplantingen in aansluiting op de ambities voor Amstelwijk / Smitzigt zoals beschreven in de bouwvelop die als bijlage 10 bij het bestemmingsplan is opgenomen.
<b>Aanpassingen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>De reactie vormt geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.</li> </ul>		

#### 15. Inloper 6 (inloopreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
15.1	Geen fietspad ter hoogte van de Oostkil aan de westkant. Dit ter nadele van bestaande groen en fauna	Om (deels) tegemoet te komen aan dit bezwaar is het bestemmingsplan aangepast door een zone aan te wijzen waar geen verstorende activiteiten mogen plaatsvinden. Zie hiervoor de aangepaste planverbeelding met de bestemming Natuur. De planverbeelding is te raadplegen via <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a> . Het bestemmingsplan bepaalt dat binnen de bestemming Natuur geen functies worden gerealiseerd, die verstorend kunnen werken voor de aanwezige natuur en de rust van de bestaande bewoners. Een fietspad is daarmee nadrukkelijk uitgesloten maar ook een geasfalteerd wandelpad met verlichting is uitgesloten.

		Extensieve vormen van recreatie zijn wel mogelijk, bijvoorbeeld een natuurlijk wandelpad zonder verlichting.
15.2	Ik ben zeer geïnteresseerd om op de hoogte gehouden te worden van de nieuwe berekening N depositie in de nieuwe PAS methode.	De gemeente heeft ten aanzien van stikstof uitgebreid onderzoek laten uitvoeren. De ontwikkeling van Amstelveen blijkt geen nadelige gevolgen te hebben voor de Biesbosch. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de aangepaste paragraaf 2.7 van de toelichting op het bestemmingsplan, te raadplegen via ruimtelijkeplannen.nl. In deze paragraaf zijn ook links opgenomen naar de uitgevoerde onderzoeken.
<p>Aanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In het bestemmingsplan wordt een zone aangewezen waar geen verhard fietspad mag komen.</li> <li>• In het bestemmingsplan is paragraaf 2.7 (luchtkwaliteit en stikstof) aangepast.</li> </ul>		

## 16. Inloper 7 (inloopreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
16.1	Waarom wordt de ontwikkeling aan de huidige volkstuinen niet meegenomen in het huidige ontwerp bestemmingsplan?	De planvorming voor de volkstuinen was bij het opstarten van het bestemmingsplan Amstelveen 2020 nog niet zeker genoeg om mee te nemen. Inmiddels is besloten een afzonderlijk bestemmingsplan op te starten.
16.2	Parkeerprobleem bij de Moskee!! Alles staat nu al vol	Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het autoverkeer de komende jaren (ook zonder Amstelveen) fors zal blijven groeien. Dat vraagt voortdurende aandacht en overleg hoe overlast zo veel mogelijk te voorkomen. Uitgangspunt van het plan is dat de ontwikkeling van de woonwijk niet mag leiden tot een toename van de parkeerdruk op de omgeving. Deze eis wordt aan ontwikkelaars gesteld, die op een inrichtingstekening moeten aangeven waar geparkeerd mag worden.
<p>Aanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De reactie vormt geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.</li> </ul>		

## 17. Inloper 8 (inloopreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
17.1	Ik heb een groot bezwaar tegen het fietspad langs de sloot tussen de boerderij Smitzigt en Haageinde. Dit	In samenspraak met enkele bewoners is er voor gekozen om de haag te vervangen met gebiedseigen

	gaat ten koste van mijn privéleven. Wil graag op de hoogte gehouden worden!	beplantingen in aansluiting op de ambities voor Amstelveen / Smitzigt zoals beschreven in de bouwvelop die als bijlage 10 bij het bestemmingsplan is opgenomen. De afscherming die hiermee bereikt beperkt de aantasting van het privéleven.
Aanpassingen:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>De reactie vormt geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.</li> </ul>		

## 18. Inloper 9 (inloopreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
18.1	Wij hebben ernstige bezwaren tegen een plan om een fietspad aan te leggen in de huidige groenstrook naast de Oostkil . Dit ivm geluidsoverlast en verlichting. Er ligt een prachtig fietspad lang de Laan van Londen .	Om (deels) tegemoet te komen aan dit bezwaar is het bestemmingsplan aangepast door een zone aan te wijzen waar geen verstorende activiteiten mogen plaatsvinden. Zie hiervoor de aangepaste planverbeelding met de bestemming Natuur. De planverbeelding is te raadplegen via <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a> . Het bestemmingsplan bepaalt dat binnen de bestemming Natuur geen functies worden gerealiseerd, die verstorend kunnen werken voor de aanwezige natuur en de rust van de bestaande bewoners. Een fietspad is daarmee nadrukkelijk uitgesloten maar ook een geasfalteerd wandelpad met verlichting is uitgesloten. Extensieve vormen van recreatie zijn wel mogelijk, bijvoorbeeld een natuurlijk wandelpad zonder verlichting.
18.2	Hoogbouw hoger dan 25 meter is niet gewenst. O.i. niet hoger bouwen dan het huidige Refaja.	In het gebied grenzend aan de Dordtse Hout wordt de hoogte beperkt tot maximaal 12 meter in plaats van 25 meter. Aan de randen van het plangebied mag eventueel wel hoger worden gebouwd.
Aanpassingen:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>In het bestemmingsplan wordt een zone aangewezen waar geen verhard fietspad mag komen.</li> <li>De bouwhoogte wordt aangepast tot maximaal 12 meter.</li> </ul>		

## 19. Inloper 10 (inloopreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
19.1	Het geplande fietspad aan de westzijde van de Oostkil moet zodanig worden ingericht dat scooters en snorfietsen geweerd en verboden kunnen worden.	Om (deels) tegemoet te komen aan dit bezwaar is het bestemmingsplan aangepast door een zone aan te wijzen waar geen verstorende

	<p>Bijvoorbeeld door bij de toegangen restricties te nemen die relatief makkelijk zijn te nemen en voor scooters zeer moeilijk. Beter het fietspad vervangen door wandelpad zoals nu het geval is.</p>	<p>activiteiten mogen plaatsvinden. Zie hiervoor de aangepaste planverbeelding met de bestemming Natuur. De planverbeelding is te raadplegen via <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a>. Het bestemmingsplan bepaalt dat binnen de bestemming Natuur geen functies worden gerealiseerd, die verstorend kunnen werken voor de aanwezige natuur en de rust van de bestaande bewoners. Een fietspad is daarmee nadrukkelijk uitgesloten maar ook een geasfalteerd wandelpad met verlichting is uitgesloten. Extensieve vormen van recreatie zijn wel mogelijk, bijvoorbeeld een natuurlijk wandelpad zonder verlichting.</p>
<p>Aanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In het bestemmingsplan wordt een zone aangewezen waar geen verhard fietspad mag komen.</li> </ul>		

## 20. Inloper 11 (inlopreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
20.1	<p>Wij wonen aan de Langedaal en hebben begrepen dat in het plan is opgenomen dat er in het "N" gebied een fiets/wandelpad wordt opgenomen! Wij vinden dat de huidige bebossing en watergangen in tact moeten blijven! Er ligt tenslotte al een fietspad aan de Laan van Londen. Dit bespaart tevens de kosten voor aanleg van een fiets/wandelpad in de mooie "N"gebied waar flora en fauna voor ons erg belangrijk is!</p>	<p>Om (deels) tegemoet te komen aan dit bezwaar is het bestemmingsplan aangepast door een zone aan te wijzen waar geen verstorende activiteiten mogen plaatsvinden. Zie hiervoor de aangepaste planverbeelding met de bestemming Natuur. De planverbeelding is te raadplegen via <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a>. Het bestemmingsplan bepaalt dat binnen de bestemming Natuur geen functies worden gerealiseerd, die verstorend kunnen werken voor de aanwezige natuur en de rust van de bestaande bewoners. Een fietspad is daarmee nadrukkelijk uitgesloten maar ook een geasfalteerd wandelpad met verlichting is uitgesloten. Extensieve vormen van recreatie zijn wel mogelijk, bijvoorbeeld een natuurlijk wandelpad zonder verlichting.</p>
20.2	<p>Wij vinden dat de huidige bebossing en watergangen in tact moeten blijven!</p>	<p>Het plan zet in op behoud van zo veel mogelijk bestaand groen. Dat zal niet altijd realiseerbaar zijn. In dat geval wordt de eis gesteld dat nieuw groen wordt teruggebracht. Het woongebied moet straks uit minimaal 40% groen en water bestaan.</p>
20.3	<p>Tijdens de sloopwerkzaamheden komt er</p>	<p>Tijdens de inloopavond is verwezen</p>

	<p>zeer veel stof vrij en komt terecht op de kozijnen en op onze 22 stuks geïnstalleerde zonnepanelen die minder opbrengst daardoor geven! Schoonmaken moet nu bijna 2-wekelijks Kosten a € 80,-/90,- per keer. Gaarne jullie reactie.</p>	<p>naar de ontwikkelaar ABB. ABB is van deze reactie op de hoogte gestelde.</p>
<p>Aanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>In het bestemmingsplan wordt een zone aangewezen waar geen verhard fietspad mag komen.</li> </ul>		

## 21. Inloper 12. (inloopreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
21.1	Graag rekening houden met verkeerstoename vooraf ipv achteraf maatregelen nemen!	De gemeente heeft begin 2020 een nieuw verkeersonderzoek laten uitvoeren waarbij rekening is gehouden met toekomstige groei van het autoverkeer. Uit dit onderzoek blijkt dat de verkeerstoename fors zal zijn, ook zonder de ontwikkeling van Amstelwijck. De gemeente gaat met bewoners in overleg om na te gaan welke maatregelen mogelijk zijn.
21.2	Behoud van groen rondom Dordtse Hout. Er verdwijnt al zoveel.	Het groen rondom Dordtse Hout zal zoveel mogelijk behouden blijven en is beschermd met een natuurbestemming. Uitgangspunt voor de ontwikkeling van de wijk is het behoud van zoveel mogelijk bestaand groen. Als er toch groen verdwijnt, zal dat elders in de wijk terug moeten komen. Minimaal 40% van het nieuwe woongebied zal uit water en groen gaan bestaan.
<p>Aanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De bestemming Natuur is aangepast en sluit versturende activiteiten uit.</li> </ul>		

## 22. Inloper 13 (inloopreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
22.1	Geluidsscherm moet komen!	Het geluidsscherm komt er. Dit is als harde verplichting vastgelegd in het bestemmingsplan.
<p>Aanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De reactie vormt geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.</li> </ul>		

## 23. Inloper 14 (inloopreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
23.1	Geluidsscherm moet komen!	Het geluidsscherm komt er. Dit is als harde verplichting vastgelegd in het bestemmingsplan.
23.2	Het is kwalijk dat bewoner niks wist over de plannen voor Smitzigt. Wil daar graag	Inmiddels is er contact geweest met de bewoners van de Zuidendijk ter

	meer over. Graag bellen.	hoogte van Smitzigt. Zij zijn uitgenodigd voor een aparte (digitale) informatiebijeenkomst waarbij ze bijgepraat zijn over het project algemeen en extra toelichting is gegeven over het concept-ontwerp voor Smitzigt. Met een aantal bewoners is een persoonlijk overleg ingepland om mee te denken over de hoogte van de haag tussen hun woningen en de boomgaard. Er is afgesproken dat deze groep bewoners voortaan meegenomen wordt in alle communicatie over het project.
<b>Aanpassingen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>De reactie vormt geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.</li> </ul>		

## 24. Inloper 15 (inloopreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
24.1	Geluid en stofmetingen NU verrichten en dan op moment van omgevingsvergunning in 2021 nog een keer. Dit om een basis te hebben om daarna om de 2 jaar te meten.	De gemeente kent al een systeem om geluids- en luchtkwaliteit te meten. Op basis van dit bestaande systeem is in het aangepaste bestemmingsplan een regel opgenomen worden die het college verplicht iedere twee jaar verslag te doen van de geluids- en luchtkwaliteit.
24.2	Voordat de zusterflat v.h. oude Refaja gesloopt wordt geluidsschermen plaatsen	De geluidsschermen zullen aangelegd zijn op het moment dat de nieuwe woningen in gebruik genomen mogen worden. De koppeling aan de sloop van het Refaja staat daar los van. De sloopvergunning hiervan is al verleend maar wordt aangehouden vanwege de aanwezigheid van vleermuizen.
<b>Aanpassingen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>In het bestemmingsplan is een regel opgenomen die verplichting tot monitoring van de geluid- en luchtkwaliteit.</li> </ul>		

## 25. Inloper 16 (inloopreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
25.1	Waarom wordt er niet een strook langs de 'Dordtse Hout' in het bestemmingsplan opgenomen waarbij de bouwhoogte niet maximaal 25 m. bedraagt?	Dit voorstel wordt overgenomen. De bouwhoogte wordt aangepast tot maximaal 12 meter.
<b>Aanpassingen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>De bouwhoogte in het middengebied wordt aangepast tot maximaal 12 meter.</li> </ul>		

## 26. Inloper 17 (inloopreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
26.1	Betrek de parkrand (inclusief bestemming etc.) bij het plan 'Amstelwijck'. Dit moet een geïntegreerd	Het is inderdaad belangrijk de parkrand integraal te betrekken bij de ontwikkeling van Amstelwijck. Om die

plan zijn.	reden wordt de doortrekking van de Laan van Londen meegenomen in dit bestemmingsplan. Dit maakt de weg vrij voor de aanleg van het centrale Parklint zodat het ontwerp integraal kan worden uitgevoerd. Daarvoor is het niet nodig dat de hele parkrand meegenomen wordt in het bestemmingsplan; het geldende bestemmingsplan laat de gewenste inrichting al toe.
<b>Aanpassingen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanpassing bestemmingsplan zodat de doortrekking van de Laan van Londen mogelijk wordt gemaakt.</li> </ul>	

## 27. Inloper 18 (inlooperactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
27.1	Zorg over 25 m hoogte, zeker in combinatie met bestemming maatschappelijk.	De bouwhoogte wordt aangepast tot maximaal 12 meter. Alleen aan de randen langs de A16 en N3 mag hoger gebouwd worden.
27.2	Fietspaden door het gebied: In groen hoofdstructuur langs Dordtse Hout => geen fietsers toelaten.	Om (deels) tegemoet te komen aan dit bezwaar is het bestemmingsplan aangepast door een zone aan te wijzen waar geen verstorende activiteiten mogen plaatsvinden. Zie hiervoor de aangepaste planverbeelding met de bestemming Natuur. De planverbeelding is te raadplegen via <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a> . Het bestemmingsplan bepaalt dat binnen de bestemming Natuur geen functies worden gerealiseerd, die verstorend kunnen werken voor de aanwezige natuur en de rust van de bestaande bewoners. Een fietspad is daarmee nadrukkelijk uitgesloten maar ook een geasfalteerd wandelpad met verlichting is uitgesloten. Extensieve vormen van recreatie zijn wel mogelijk, bijvoorbeeld een natuurlijk wandelpad zonder verlichting.

### Aanpassingen:

- De bouwhoogte in het middengebied wordt aangepast tot maximaal 12 meter.
- Het bestemmingsplan wordt een zone aangewezen waar geen verhard fietspad mag komen.

## 28. Inloper 19 (inlooperactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
28.1	Aan de Zuidendijk zijn 6 woningen gebouwd. Hierdoor zitten wij soms als ratten in de val door afsluitingen. Inmiddels gehele afsluiting!	De afsluiting hing samen met de bouw van de woningen. Inmiddels is de weg weer open.



28.2	Wat moet er met ons als dit bestemmingsplan gebouwd gaat worden? Wij bestaan ook!	Inmiddels is er contact geweest met de bewoners van de Zuidendijk ter hoogte van Smitzigt. Zij zijn uitgenodigd voor een aparte (digitale) informatiebijeenkomst waarbij ze bijgepraat zijn over het project algemeen en extra toelichting is gegeven over het concept-ontwerp voor Smitzigt. Met een aantal bewoners is een persoonlijk overleg ingepland om mee te denken over de hoogte van de haag tussen hun woningen en de boomgaard. Er is afgesproken dat deze groep bewoners voortaan meegenomen wordt in alle communicatie over het project.
Aanpassingen: <ul style="list-style-type: none"> <li>De reactie vormt geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.</li> </ul>		

## 29. Inloper 20 (inloopreactie bestemmingsplan)

Reactie 19		
	Samenvatting	Reactie gemeente
29.1	Ik vind het erg essentieel dat de toegang tot de huidige Dordtse Hout beperkt blijft tot 1 hoofdingang. De wijk is nu heerlijk rustig en het zou zonde zijn dat de nieuwe te bouwen wijk te rust zou verstoren	In het bestemmingsplan is een (verlegde) directe ontsluiting van Dordtse Hout op de Laan van Londen opgenomen. Er is géén 2e ontsluiting opgenomen.

## 30. Inloper 21 (inloopreactie bestemmingsplan)

Reactie 20		
	Samenvatting	Reactie gemeente
30.1	Fietspad langs Smitzigt is wat ons betreft alleen mogelijk wanneer dit aan de Smitzigt-zijde van de hoge heg wordt aangelegd. Nu woont iedereen privé vanwege de sloot + heg. Een fietspad zou dit openbare weg maken. Dus niet langs de sloot aub.	In samenspraak met enkele bewoners is er voor gekozen om de haag te vervangen met gebiedseigen beplantingen in aansluiting op de ambities voor Amstelwijk / Smitzigt zoals beschreven in de bouwvelop die als bijlage 10 bij het bestemmingsplan is opgenomen.

Aanpassingen:

- De reactie vormt geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.

## 31. Inloper 22 (inloopreactie bestemmingsplan)

Reactie 21		
	Samenvatting	Reactie gemeente
31.1	Geen fietspad langs de Oostkil westzijde en brugverbinding direct achter locatie van bewoner.	De gemeente wil van Amstelwijk graag een fietsvriendelijke wijk maken. Een fietspad met een aansluiting op de wijk Dordtse Hout past in dit beleid en wordt niet op voorhand uitgesloten. Wel is het bestemmingsplan aangepast door een

		<p>zone aan te wijzen waar geen versturende activiteiten mogen plaatsvinden. Zie hiervoor de aangepaste planverbeelding met de bestemming Natuur. De planverbeelding is te raadplegen via <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a>. Het bestemmingsplan bepaalt dat binnen de bestemming Natuur geen functies worden gerealiseerd, die verstorend kunnen werken voor de aanwezige natuur en de rust van de bestaande bewoners. Een fietspad is daarmee nadrukkelijk uitgesloten maar ook een geasfalteerd wandelpad met verlichting is uitgesloten. Extensieve vormen van recreatie zijn wel mogelijk, bijvoorbeeld een natuurlijk wandelpad zonder verlichting.</p>
31.2	Bestaande groenlocaties handhaven en natuurlocaties zeker behouden en niet veranderen dat ten koste gaat van leefsituatie	<p>Het groen rondom Dordtse Hout zal zoveel mogelijk behouden blijven en is beschermd met een natuurbestemming. Uitgangspunt voor de ontwikkeling van de wijk is het behoud van zoveel mogelijk bestaand groen. Als er toch groen verdwijnt, zal dat elders in de wijk terug moeten komen. Minimaal 40% van het nieuwe woongebied zal uit water en groen gaan bestaan.</p>
<p>Aanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het bestemmingsplan wordt een zone aangewezen waar geen verhard fietspad mag komen.</li> </ul>		

### 32. Provincie Zuid Holland (overlegreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
32.1		
32.1.1	<p>Woningbouwprogramma Het plan maakt maximaal 1064 woningen mogelijk. Onderhavig plan is niet op correcte wijze opgenomen in het regionale woningbouwprogramma. Het staat namelijk niet in categorie 1, maar in categorie 2. Categorie 2 is niet aanvaard door Gedeputeerde Staten. Verzocht wordt om met de regio afstemming te zoeken, zodat het plan met het juiste aantal woningen kan worden overgeheveld naar categorie 1. Indien dit mogelijk is, wordt verzocht de toelichting op het bestemmingsplan hierop aan te passen en bijlage 9 (laddermotivering) te actualiseren.</p>	<p>Met de regio is afstemming gezocht. Het project is nu geplaatst in categorie 1 met een aantal van 950 woningen. De in het bestemmingsplan voorziene doorgroei naar 1.068 woningen is alleen mogelijk na wijziging van het bestemmingsplan. Deze bevoegdheid zal de raad aan het college delegeren. Het college zal net als de raad bij de wijziging moeten voldoen aan de laddermotivering. Wijziging is dus pas mogelijk als eerst het regionale woningprogramma is aangepast. Hiermee wordt voldaan aan de Verordening ruimte.</p>
32.1.2	Wet natuurbescherming	Het bestemmingsplan is op dit

	<b>Samenvatting</b>	<b>Reactie gemeente</b>
	<p>De provincie vindt het van belang dat het bestemmingsplan al voldoende inzicht geeft in de mogelijke effecten op natuurwaarden en plant- en diersoorten.</p> <p>De stikstofberekening is uitgevoerd met de AERIUS calculator. Vanwege de uitspraak van de Raad van State d.d. 29 mei 2019 is dit niet meer mogelijk. Verzocht wordt om rekeningen te houden met nieuwe ontwikkelingen in het bepalen van de stikstofdepositie.</p>	<p>onderdeel aangepast. De opgestelde MER laat zien dat er geen sprake is van significante negatieve effecten op de natuurwaarden in Biesbosch. De uitgevoerde natuuronderzoeken laten zien dat sprake is van diverse beschermde soorten. Hiervoor wordt een activiteitenplan opgesteld waardoor Amstelwijk een natuurvriendelijke wijk moet worden. In overleg met de Omgevingsdienst Haaglanden wordt een ontheffing voorbereid. In de toelichting is gemotiveerd aangegeven hoe de compensatie zal plaatsvinden.</p>
<p>Aanpassingen  <i>De verzochte aanpassingen zijn in de regels en toelichting verwerkt.</i></p>		

### **33. Nederlandse Gasunie (overlegreactie bestemmingsplan)**

	<b>Samenvatting</b>	<b>Reactie gemeente</b>
33.1	<p>Verzocht wordt op de verbeelding de aanduiding hartlijn op te nemen en de bestemming Leiding-Gas iets minder breed te maken.</p>	<p>De planverbeelding is op de gevraagde punten aangepast.</p>
33.2	<p>Verzocht wordt de planregels aan te passen op de onderdelen maximale bouwhoogte, verhardingen boven de leiding en uitzonderingen.</p>	<p>De regels zijn op de gevraagde punten aangepast.</p>
33.3	<p>Verzocht wordt op de juiste wijze te verwijzen naar de WIBON</p>	<p>Deze verwijzing is aangepast.</p>
<p>Aanpassingen  <i>De verzochte aanpassingen zijn in de regels verwerkt.</i></p>		

### **34A. Rijkswaterstaat (overlegreactie bestemmingsplan)**

	<b>Samenvatting</b>	<b>Reactie gemeente</b>
34A.1.	<p><i>Algemeen</i>  Het plangebied is nog niet aangewezen als experiment (bestemmingsplan met verbrede reikwijdte). Verzocht wordt om bij het vaststellen van het plan hier rekening mee te houden.</p>	<p>Het plangebied is inmiddels aangewezen in de Regeling van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 4 oktober 2019 tot wijziging en aanvulling van de Regeling uitvoering Crisis- en herstelwet (Regeling uitvoering Crisis- en herstelwet tweede tranche).</p>
34A.2	<p>Externe veiligheid  Op de rijkswegen vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De ontwikkelingen in dit bestemmingsplan mogen dit niet belemmeren. Tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet kan slechts getoetst worden aan de huidige wet- en regelgeving, zoals onder andere</p>	<p>De toelichting is op dit onderdeel aangevuld en aangepast op de gemaakte opmerkingen.</p>

	Samenvatting	Reactie gemeente
	<p>vastgelegd in de Regeling basisnet en het Besluit EV Transportroutes. Verzocht wordt om paragraaf 5 van de toelichting aan te passen.</p> <p>Daarnaast zijn een aantal punten opgevallen in de tekst (gelet op wijzigingen als gevolg van de Omgevingswet):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In paragraaf 2.5.1 worden enerzijds aandachtsgebieden gehanteerd maar anderzijds eisen gesteld aan de hoogte van het GR. Dat laatste lijkt overbodig. Zeker als er geen voorschriftengebied(en) worden aangewezen.</li> <li>- In paragraaf 2.5.1. wordt ook aangegeven dat voor de A16 deels geen explosie voorschriften gebied zal worden opgenomen. Maar verder in de tekst wordt nergens over voorschriftgebieden gesproken.</li> <li>- In paragraaf 2.5.2 wordt bij het laatste opsommingsteken gesproken over de zeer kwetsbare gebouwen langs het spoor. Hoe je die beoordeelt tegen de achtergrond van de weginfrastructuur wordt echter niet beschreven.</li> </ul>	
34A.3	<p><i>Lucht en Geluid</i></p> <p>Rijkswaterstaat ziet er op toe dat nieuwe lucht- en geluidgevoelige ruimtelijke ontwikkelingen geen belemmeringen opwerpen voor het gebruik en beheer van de rijksweg A16 en N3.</p> <p>Een onderzoek naar het aspect "Lucht" ontbreekt.</p>	<p>Het bestemmingsplan blijft met het maximale aantal woningen onder de grenswaarde van het Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen). De toelichting is op dit onderdeel aangevuld met verwijzing naar het nieuwe onderzoek naar luchtkwaliteit.</p>
34A.4	<p>In het verkennend akoestisch onderzoek worden de volgende onderdelen gemist:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De invloed van de geluidreflecties van de nieuwe schermen op de bestaande woonomgeving in de directe nabijheid van het plan. Waar verslechtert de geluidsbelasting en wat gaat de gemeente daaraan doen?</li> <li>- Onderzoek naar de mogelijkheid om het nieuwe scherm langs de N3 (gedeeltelijk) te combineren met het nieuwe scherm langs het hoofdspoor. Dit om de gecumuleerde geluidsbelasting op de woningen te verbeteren!</li> </ul> <p>(In wettelijke termen heet dit de samenloop van de N3 met het hoofdspoor.)</p>	<p>Het akoestisch onderzoek is op deze onderdelen aangevuld. Waar nodig is de plantoelichting aangevuld. Per mail is afgesproken dat het ontwerpplan met alle onderzoeken ter beoordeling wordt toegestuurd. Mochten daar nog vragen uit voortkomen dan is de gemeente graag bereid in overleg met Rijkswaterstaat te treden.</p>

	Samenvatting	Reactie gemeente
	<p>- Het akoestisch onderzoek gaat direct uit van het wettelijke 53 dB plafond uit de wet voor de rijkswegen. Gemist worden de geluidmaatregelen die nodig zijn om te voldoen aan de 48 dB voorkeurswaarde uit de wet, en/of oplossingen in de verkaveling en bouwhoogten om te voldoen aan de voorkeurswaarde.</p> <p>- De gecumuleerde geluidsbelasting (alle wegen, hoofdspoor en industrielawaai) op de nieuwe woningen. Zijn er knelpunten te verwachten met het gemeentelijke ontheffingsbeleid?</p> <p>Verzocht wordt deze opmerkingen te verwerken. Na toetsing van het aangepaste akoestische onderzoek kan Rijkswaterstaat pas een oordeel geven of het bestemmingsplan belemmeringen opwerpt voor het gebruik en beheer van de rijkswegen. Verzocht wordt om de betreffende rapporten ter toetsing.</p>	
34A.5	<p>Voor de plaatsing van geluidschermen op rijkswaterstaatsgebied A16 en beheersgebied N3 dient een convenant met Rijkswaterstaat te worden gesloten voordat een vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken wordt gegeven.</p> <p>Daarnaast dient een aanvraag bij Rijksvastgoed te worden gedaan (lange doorlooptijd).</p> <p>Dit heeft dus consequenties voor de realisatie-planning.</p>	De gemeente is hierover in overleg met Rijkswaterstaat.
34A.6	<p>Ten aanzien van de inpassing: de gemeente heeft in een vooroverleg aangegeven bij de verdere planuitwerking aandacht te besteden aan de zorgvuldige inpassing en vormgeving van schermen of wallen en hierbij contact te houden met Rijkswaterstaat.</p>	De gemeente is hierover in overleg met Rijkswaterstaat.
34A.7	<p><i>Mobiliteit</i></p> <p>Rijkswaterstaat verlangt dat bij nieuwe grootschalige ontwikkelingen een analyse wordt opgesteld van de verkeersintensiteiten waarbij de verkeerseffecten van het plan op de (aansluitingen van) de rijkswegen A16 en N3 in beeld worden gebracht. De ontwikkeling Amstelwijck is zo een ontwikkeling. Deze analyse dient aanwezig te zijn.</p>	In overleg met Rijkswaterstaat is een verkeersonderzoek uitgevoerd dat specifiek de gevraagde effecten beschrijft. Dit onderzoek is ter beoordeling toegestuurd. De gemeente zal mitigerende maatregelen treffen.

	Samenvatting	Reactie gemeente
	<p>In paragraaf 2.4.4 van de toelichting is alleen op hoofdlijnen beschreven wat de mogelijke effecten zijn voor o.a. verkeersstromen. De conclusie luidt dat de capaciteit van de wegen en kruispunten voldoende is. Hierbij is echter uitgegaan van een autoluwe ontsluitingsstructuur. Is dit haalbaar gelet op het duurdere woningbouwsegment? Zijn meerdere scenario's doorgerekend, zodat inzichtelijk wordt wat de verschillende scenario's betekenen voor de verkeersstromen? Rijkswaterstaat is m.n. benieuwd hoe de verkeersafwikkeling is op de aansluitingen van de A16 en de N3. Dit is nu niet in beeld gebracht. Verzocht wordt om opname van een mobiliteitsparagraaf waarin de veranderingen in verkeersintensiteiten als gevolg van het bestemmingsplan in beeld worden gebracht voor zowel de rijkswegen A16 en N3 als het onderliggend wegennet. Bij negatieve effecten moet aangegeven worden welke maatregelen de gemeente treft, wat de financiële haalbaarheid is van die maatregelen en hoe de realisering hiervan is geborgd. Deze analyse moet in de toelichting op het bestemmingsplan te worden opgenomen. Verzocht wordt om over de uitgangspunten van deze analyse met Rijkswaterstaat in overleg te treden.</p>	
<p>Aanpassingen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De paragraaf externe veiligheid is aanpast aan de opmerkingen van Rijkswaterstaat.</li> <li>• De paragraaf luchtkwaliteit is aangepast.</li> <li>• Het akoestisch onderzoek is aangepast.</li> <li>• Het verkeersonderzoek is ter beoordeling toegezonden aan Rijkswaterstaat.</li> </ul>		

### 34B. Rijkswaterstaat (reactie notitie Reikwijdte en detailniveau MER)

	Samenvatting	Reactie gemeente
34B.1	<p>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.</p>	<p>In het MER zijn de gevraagde aspecten beschreven.</p>
34B.1.1	<p>Lucht en Geluid Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid ziet erop toe dat nieuwe lucht- en geluidgevoelige ruimtelijke</p>	<p>De realisatie van Amstelwijck leidt niet tot belemmeringen voor het gebruik en beheer van de rijkswegen A16 en N13.</p>



	Samenvatting	Reactie gemeente
	ontwikkelingen geen belemmeringen opwerpen voor het gebruik en beheer van de rijkswegen A16 en N3.	
34B.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.
34B.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.
34B.1.4	Wegbeheer 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.	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Deze is niet relevant voor het MER.
Aanpassingen		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Het MER is ter beoordeling toegestuurd aan Rijkswaterstaat.</li> </ul>		

### 35. Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid (overlegreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
35.1		
35.1.1	Met de Veiligheidsregio heeft overleg plaatsgevonden over een zo optimale invulling van het onderwerp externe veiligheid in dit bestemmingsplan. Dit heeft geleid tot aanpassingen in de planregels en de afspraak dat verkavelings- en bouwplannen in overleg worden uitgewerkt.	De uitkomsten van dit overleg zijn vertaald in de planregel die advies van de Veiligheidsregio voorschrijft tenzij eerder overeenstemming is bereikt via de omgevingstafel.
Aanpassingen		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aanpassing regels + aanvulling kwaliteitsdocument met door de VRZHZ opgestelde beleidsregels en vertaling daarvan in beoordelingsregels.</li> </ul>		



### 36. Gemeente Zwijndrecht (overlegreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
37.1	Geen opmerkingen	De gemeente Zwijndrecht wordt bedankt voor het beoordelen van het plan.
•		

### 37. Gemeente Sliedrecht (overlegreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
37.1	Geen opmerkingen, wel als aandachtspunt het ontbreken van de bijlage die gaat over de uitstoot van stikstof.	De gemeente Sliedrecht wordt bedankt voor het beoordelen van het plan. De bijlage die gaat over stikstof is opgenomen.
<i>De reactie vormt geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.</i>		

### 38. Evides (overlegreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
38.1	Evides heeft aangegeven dat er een transportleiding water binnen de plangrenzen ligt. Verzocht wordt om deze op te nemen met een dubbelbestemming Leiding – water met bijbehorende regels.	De desbetreffende leiding is met een dubbelbestemming in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.
Aanpassingen		
• <i>Planverbeelding is aangepast.</i>		

### 39. Dienst gezondheid en Jeugd (overlegreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
39.1	Ter info en inspiratie is per mail een handreiking toegezonden voor het bouwen op plekken met een hoge geluidsbelasting van de gemeente Rotterdam d.d. 6 mei 2019.	Met deze dienst heeft overleg plaatsgevonden over de wijze waarop in het plan deze handreiking is toegepast en hoe de wijk ingericht kan worden aan de hand van de kernwaarden voor gezondheid. Dit is nader uitgewerkt in hoofdstuk 5 van dit verslag, thema gezondheid.
Aanpassingen		

### 40A. ProRail (overlegreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
40A.1	Overleg 3 december 2019	In het overleg met ProRail zijn de volgende afspraken gemaakt. - ProRail gaat akkoord met de regels zoals opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan voor trillingen. De toelichting zal op dit onderdeel nog aangevuld worden door duidelijk aan te geven dat toepassing wordt gegeven aan de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen: <a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/07/18/handre">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/07/18/handre</a>

	Samenvatting	Reactie gemeente
		<p>iking-nieuwbouw-en-spoortrillingen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In de toelichting is in paragraaf 2.4 beschreven dat de gemeente onderzoek gaat doen naar de veiligheid van de spoorwegovergang Zuidendijk. Voor de vaststelling zal dat onderzoek zijn afgerond en wordt in overleg met Pro Rail de afweging gemaakt of maatregelen noodzakelijk zijn.</li> <li>- De plantoelichting is aangepast waarbij is aangegeven dat voor een geluidscherm een vergunning op grond van artikel 19 van de Spoorwegwet benodigd kan zijn. Inmiddels zijn gemeente en ProRail in overleg over deze vergunningaanvraag.</li> </ul>
Aanpassingen		

#### 40B. ProRail (overlegreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
40B.1	Overleg 3 december 2019: 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.	Afgesproken is dat de gemeente minimaal het kwaliteitsniveau zal aanhouden, zoals opgenomen in de plantoelichting op het voorontwerpbestemmingsplan.

#### 41. Omgevingsdienst Haaglanden (overlegreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
41.1	Email 13-1-2020 en telefoongesprek	Afspraak: De gemeente stuurt het aangepaste stikstofonderzoek toe bij de aanvraag Natuurvergunning voor stikstof. Inmiddels heeft afstemming met de ODH plaats gevonden in het kader van de aanvraag Regeling spoedaanpak stikstof.
Aanpassingen		

#### 42A. Waterschap (overlegreactie bestemmingsplan)

	Samenvatting	Reactie gemeente
42A.1	Het bestemmingsplan is in het kader van de watertoets besproken op 14 januari 2020.	
42A.1.1	Het plangebied voor Amstelwijck kent nu nog twee peilgebieden. De Middenzone met een peil van -1,95 (onderbemaling vanwege de	In deze fase van de planvorming blijkt het peilgebied van het Refaja-terrein helaas niet meer aangepast te kunnen worden. De planvorming

	Samenvatting	Reactie gemeente
	sportvelden) en het Refaja-terrein met een peil van -1,40. Het waterschap ziet het liefst één peilgebied (niet te veel postzegels).	is al in een dusdanig ver stadium dat dit een te grote investering vraagt die niet eerder met de eigenaar is afgesproken. Een aanpassing van het peilgebied van de overige deelgebied is eigenlijk ook niet wenselijk, omdat een peilstijging grote gevolgen kan hebben voor de bestaande bomen die als belangrijke te behouden kwaliteit van het gebied gelden. De gemeente ziet om deze reden geen mogelijkheid meer om de wens van het waterschap mee te nemen. Wel wordt het waterschap uitgenodigd actief deel te nemen aan de verder planvorming via de omgevingstafel.
42A.1.2	Wat gebeurt er met het bestaande gemaal?	Het bestaande gemaal wordt in stand gehouden.
42A.1.3	Het waterschap wil graag weten hoe het onderhoud en beheer langs de rijkswegen gaat lopen, als straks hoge geluidsschermen worden geplaatst.	De watergang langs de rijksweg kan straks via de Laan van Londen onderhouden worden.
42A.1.4	Het bestemmingsplan moet duidelijkheid bieden over het behoud van de hoofdwaterstructuur.	Het aangepaste bestemmingsplan biedt duidelijkheid. De hoofdwaterstructuur van de Dordtse Kil blijft in stand en het totale volume berging in het gebied zal alleen toenemen. Het bestemmingsplan is op dit onderdeel aangevuld met een planregel die verplicht de hoofdwaterstructuur te behouden.
42A.1.5	Het waterschap gaat nog na of de waterkwaliteit in Amstelveen nog aanleiding geeft voor nadere afstemming.	Deze informatie wordt betrokken bij de nadere uitwerking in het kader van de omgevingstafel.
		De eisen aan het rioolsysteem krijgen nog een doorvertaling in de regels van het bestemmingsplan.
42A.1.6	Verzoek na te gaan of de secundaire waterkering op de planverbeelding moet worden aangegeven.	Dit is aangepast op de planverbeelding.
<b>Aanpassingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanduiding gemaal op de verbeelding en in de regels</li> <li>• Dubbelbestemming Waterkering</li> <li>• Planregel behoud waterstructuur</li> </ul>		

#### **42B. Waterschap (reactie op notitie Reikwijdte en Detailniveau MER)**

	Samenvatting	Reactie gemeente
42B.1	Mail van 29 januari 2020	
42B.1.1	In de MER wordt gekeken naar de effecten op water, maar de rwzi blijft buiten beschouwing. Ze hebben plannen	Uitgangspunt voor het bestemmingsplan en daarmee het MER is gebruik van de RWZI voor de

	<b>Samenvatting</b>	<b>Reactie gemeente</b>
	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.	zuivering van water uit Amstelveen. Er is geen variant met decentrale zuivering onderzocht omdat dit niet als een reële uitwerking van het plan wordt gezien. In dat geval zal een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan noodzakelijk zijn.
<b>Aanpassingen:</b> Geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, in de feitelijke uitvoering zal niet gekozen worden voor een variant met decentrale zuivering.		

### **43. TenneT (overlegreactie bestemmingsplan)**

	<b>Samenvatting</b>	<b>Reactie gemeente</b>
37.1	Geen opmerkingen.	Wij danken TenneT voor het beoordelen van het plan.
De reactie vormt geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.		

## Hoofdstuk 5 Thematische uitwerkingen

Het voorontwerpbestemmingsplan Amstelwijck 2020 is opgesteld als een heel globaal bestemmingsplan zonder duidelijk stedenbouwkundig eindbeeld. In plaats daarvan zijn algemene doelen gesteld, zoals hoge woonkwaliteit, gezonde leefomgeving en sociale vitale wijk. Dat maakt het plan flexibel maar ook lastig leesbaar. Voor de raad – maar ook voor omwonenden en belanghebbenden – is het daardoor moeilijk een beeld te vormen hoe de wijk er straks uit komt te zien.

Bij de behandeling van het voorontwerpbestemmingsplan in de raadscommissie grote projecten van 25 september 2019 heeft de commissie de wens uitgesproken om aan de hand van 5 belangrijke thema's duidelijker vast te leggen hoe de wijk er straks uit komt te zien. Dit sluit tevens aan op de wens van diverse sprekers om de algemene doelen uit het bestemmingsplan SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden) te maken.

In de raads werkgroep van 6 november 2019 zijn de vijf thema's wonen, mobiliteit, groen, gezondheid en sociaal vitaal besproken en is bepaald hoe deze concreter gemaakt kunnen worden (SMART). Hieronder is dat per thema in een schema uitgewerkt.

Vertrekpunt daarbij is steeds de in 2013 door de raad vastgestelde en in 2019 bijgestelde Structuurvisie Dordrecht 2040 en de uitwerking daarvan in het ontwikkelperspectief Amstelwijck van 2018 en het voorontwerpbestemmingsplan van 1 augustus 2019.

Vervolgens is op basis van de uitkomsten van de inspraak en de werksessie met de raad nagegaan op welke onderdelen aanscherping mogelijk is, welke besluitvorming dit vraagt van burgemeester en wethouders en hoe dit vervolgens SMART vertaald is in het aangepaste ontwerpbestemmingsplan.

### 5.1 Thema Wonen

2018	<b>Structuurvisie</b>	In de structuurvisie is Amstelwijck aangewezen als te ontwikkelen woongebied in een suburbaan woonmilieu. Dit woonmilieu richt zich op doelgroepen met hogere inkomens door woningen op grote kavels en veel groen. Een wijk vergelijkbaar met Dordtse Hout.
	<b>Ontwikkel-Perspectief</b>	In Amstelwijck komen kwalitatief hoogwaardige woningen. Het is een van de weinige locaties in Dordrecht waar dit direct mogelijk is en er vanaf het begin af aan al een hoge ruimtelijke kwaliteit geboden kan worden vanwege het bestaande groen.
		Inzet op het hoge segment woningen met veel variantie in het woningaanbod zoals grondgebonden, vrijstaand-geschakelde woningen, vrijstaande villa's en dure gestapelde woningen. De kavels hebben een behoorlijke maat in een groene omgeving. Maximaal 10% van de woningen is gestapeld en heeft een minimale oppervlakte van 125m <sup>2</sup> zowel op het gebied van huur als koop.
2019	<b>Aanbesteding &amp; voorontwerpbestemmingsplan</b>	In de aanbesteding geldt de eis dat een aantrekkelijke groen-blauwe woonwijk wordt gebouwd met een grote variantie aan woningtypen en een groot aandeel eengezinswoningen.
		Het bestemmingsplan stelt het doel kwalitatief hoogwaardig wonen. Dit is vertaald naar regels over de maximale woningdichtheid en eisen aan de stedenbouwkundige structuur en de groene inrichting via de opgestelde bouwenvelop.
		Het bestemmingsplan laat aan de randen een meer stedelijk woonmilieu toe met mogelijkheden voor gestapelde bouw en sociale woningbouw (input vanuit de bijgestelde woonvisie).
	<b>Werksessie raad &amp; Participatie</b>	Werksessie raad: laat beter zien dat Amstelwijck een groenblauwe wijk wordt. Maak met voorbeelden duidelijk hoe de (hoog)bouw appartementen aan de randen er uit komt te zien, beperk de bouwhoogte in het middengebied tot 12 meter en benut de kans om de mogelijke komst van een treinstation te koppelen aan hoogbouw. Door de raad zijn moties aangenomen die voor nieuwe

	<p>woongebieden in Dordrecht de eis stellen van 10% sociaal of 10% bereikbaar.</p> <p>Milieudefensie geeft aan dat het bestemmingsplan te weinig stedenbouwkundige en architectonische flexibiliteit biedt bij veranderende woonbehoeften.</p> <p>Diverse insprekers geven aan dat het woningaanbod te eenzijdig is, en dat er meer ruimte moet komen voor mensen met verschillende inkomens.</p> <p>Een inspreker geeft aan dat sterker ingezet moet worden op behoud van het bestaande landschap en groen omdat anders de ambitie van een hoogwaardig groenwoonmilieu niet gehaald wordt.</p>
<b>MER</b>	Niet nader uitgewerkt op het thema wonen.
<b>Besluitvorming B&amp;W</b>	<p>De reacties vormen aanleiding om het plan aan te passen. Het bestemmingsplan moet de kwaliteit van hoogwaardig wonen duidelijker vastleggen met name voor het middengebied (kwaliteit vergelijkbaar aan Dordtse Hout waarborgen). Voor de randen langs de A16, N3 en de zuidzijde wordt een uitzondering gemaakt. Hier mag hoger gebouwd worden en is ook ruimte voor andere doelgroepen en eventueel voorzieningen en bieden we ruimte om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en veranderende omstandigheden. Verder te noemen de aanpak <b>adaptieve wijk</b>. Stedenbouwkundige en architectonische flexibiliteit wordt dan bereikt doordat het bestemmingsplan een ontwikkelstrategie afdwingt die alvorens de spoorzone ontwikkeld wordt eerst verplicht om na te gaan of er sprake is van gewijzigde omstandigheden en het ontwerp van de spoorzone daarop aan te passen. Dit maakt het mogelijk in de spoorzone ruimte te bieden aan type woningen en eventueel voorzieningen die aansluiten op de woonwensen van de toekomst en dit kan ook gekoppeld worden aan de komst van een treinhalte of de behoefte aan voorzieningen.</p>
<b>Bijstelling (SMART)</b>	<p>Het doel kwalitatief hoogwaardig wonen wordt in het bestemmingsplan vastgelegd door een groot middengebied aan te wijzen waar de volgende eisen gelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• maximaal 20 woningen per hectare (= kwaliteit Dordtse Hout) en bouwhoogte maximaal 12 meter.</li> <li>• minimaal 40% water en groen volgens duidelijke criteria vastgelegd in hoofdstuk 4 van de bestemmingsplanregels.</li> <li>• In het bestemmingsplan komt een duidelijke koppeling met welstandseisen + referentiebeelden uit het beeldkwaliteitplan, zodat duidelijk is welke woonkwaliteit de gemeente eist.</li> </ul> <p>In de spoorzone (op de verbeelding aangegeven) mogen onder voorwaarden hogere dichtheden mogen worden gebouwd zodat ingespeeld kan worden op veranderende woonwensen en andere ontwikkelingen zoals mobiliteit en voorzieningen. Zie ook het thema sociaal vitale wijk.</p>
<b>Monitoring (Meetbaar)</b>	<p>In het bestemmingsplan is vastgelegd dat het college iedere twee jaar een rapportage opstelt en dat voorlegt aan de raad. In de rapportage wordt concreet opgenomen of de eis van 20 woningen per hectare en 40% groen gehaald wordt en zo niet welke maatregelen worden genomen om de eis wel te halen. In het verslag wordt ook vermeld of gebouwd is volgens het gemeentelijk woningbouwprogramma. Het college kan op dat moment nog bijsturen door de markt te vragen woningen voor andere doelgroepen te bouwen.</p>

## 5.2 Thema sociaal vitale wijk

	<b>Structuurvisie</b>	<p>Algemeen doel van de structuurvisie is een woonomgeving te bieden waarin Dordtenaren zich kunnen ontplooiën, ontwikkelen en hun behoefte vervullen. Het gaat om een breed palet aan basisvoorzieningen van sport, zorg, ontspanning, werk en onderwijs.</p> <p>Amstelwijck is in de structuurvisie aanwezig als suburbaan woonmilieu. Het wonen domineert in dit leefmilieu. Detailhandel en wijkgerichte maatschappelijke voorzieningen komen voor, maar enkel in en rondom de wijkcentra. De intensiteit in de woonmilieu is laag, er is weinig functiemenging en lagere dichtheden.</p> <p>De inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan de verbetering van de sociale veiligheid, de mogelijkheden van mensen met een beperking om deel te nemen aan het maatschappelijk verkeer, de mogelijkheden van kinderen en jongeren om te bewegen, te spelen en te sporten en de mogelijkheden van alle bewoners om te ontspannen, te recreëren en elkaar te ontmoeten.</p>
2018	<b>Ontwikkel-Perspectief</b>	<p>Amstelwijck wordt een sociale en vitale wijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede verbindingen met de voorzieningen in de omliggende wijken.</li> <li>• Het openbaar gebied biedt ruimte voor ontmoeting en bewegen en is flexibel in te richten is op de (steeds veranderende) behoeften van de wijk.</li> <li>• Amstelwijck wordt daarnaast een buurt met een sterke sociale structuur. Vanaf het begin van de ontwikkeling wordt geïnvesteerd in een goede binding met de buurt.</li> </ul>
2019	<b>Aanbesteding &amp; voorontwerpbestemmingsplan</b>	<p>Leidraad aanbesteding: maak goede verbindingen voor voetgangers en fietsers en geeft de openbare ruimte kwaliteit met ruimte voor bewegen, ontmoeten en verblijven.</p> <p>In het bestemmingsplan is de stedenbouwkundige structuur geborgd die o.a. inzet op sterke verbindingen met de omliggende wijken en de stad en voldoende openbare speel- en beweegplekken op loopafstand. In het voorontwerpbestemmingsplan is dit per deelgebied uitgewerkt tot stedenbouwkundige en beeldkwaliteitseisen.</p>
	<b>Werksessie raad &amp; Participatie</b>	<p>Werksessie raad: bij gebleken behoefte aan voorzieningen ruimte bieden bij toekomstige treinhalte.</p> <p>Diverse insprekers zijn niet van overtuigd dat de ambitie sociaal vitale wijk gehaald kan worden. Door het ontbreken van voorzieningen zoals scholen, winkels en sport dreigt Amstelwijck een slaapwijk te worden.</p> <p>Milieudefensie: maak in het kader van de MER een variant 'wijk met voorzieningen' zodat duidelijk wordt welke positieve effecten dat op stadsdeelniveau heeft op aspecten als mobiliteit, milieu en duurzaamheid. (zie ook mobiliteit, variant met treinhalte).</p>
	<b>MER</b>	<p>Een variant 'wijk met voorzieningen' is in de MER kwalitatief uitgewerkt en doorgezet in het daarop aangepaste ontwerpbestemmingsplan. Naast positieve effecten is ook sprake van mogelijk negatieve effecten.</p>
2020	<b>Besluitvorming B&amp;W</b>	<p>Meer voorzieningen kunnen inderdaad leiden tot een meer sociaal vitale wijk. Een mogelijk belangrijk negatief effect op stadsdeelniveau is de negatieve druk op de instandhouding van voorzieningen in omliggende wijken zoals Wielwijk. Voorgesteld wordt in eerste instantie in te zetten op goede verbindingen en die sterker in het plan te borgen. Vervolgens monitoren of Amstelwijck zich op de juiste wijze ontwikkelt en het plan toekomstbestendig in te richten volgens de aanpak adaptieve wijk zoals beschreven bij het</p>



	<p>thema wonen. Op die manier kan nu al ingespeeld worden op de komst van een treinhalt en voorzieningen zodra de wijk daar behoefte aan heeft.</p>
<p><b>Bijstelling (SMART)</b></p>	<p>Realisatie van een goede verbinding met Wielwijk krijgt prioriteit door versnelde aanleg van het Parklint Wielwijk met centrale fietsroute. Scholen en voorzieningen worden daardoor beter bereikbaar met de fiets.</p>
	<p>De ambitie sociaal vitale wijk zal concreet opgenomen worden als doel van het plan.</p>
	<p>Iedere twee jaar zal gemonitord worden of het doel gehaald wordt door de tevredenheid te meten van bewoners over de voorzieningen en verbindingen in de wijk te meten.</p>
	<p>Indien uit de monitoring blijkt dat het doel niet gehaald wordt, dwingt het bestemmingsplan om alsnog voorzieningen te realiseren volgens de aanpak adaptieve wijk.</p>
<p><b>Monitoring (meetbaar)</b></p>	<p>Het bestemmingsplan verplicht tot monitoring van de wijktevredenheid. Als de uitkomst is dat bepaalde voorzieningen ontbreken wordt hiervoor in de spoorzone ruimte gevonden. Dit wordt als eis opgenomen in het bestemmingsplan.</p>

### 5.3 Thema mobiliteit

	<b>Structuurvisie</b>	Algemeen: goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto, met maatwerk per gebied.
		Binnen het leefmilieu suburbaan ligt het primaat op leefbaarheid, alleen op de grote wijkontsluitingswegen is de auto van belang. Op andere plekken is de auto te gast en zullen fietsers, voetgangers en openbaar vervoer voorrang krijgen. Inzet op Hoogwaardig Openbaar Vervoer.
2018	<b>Ontwikkel-perspectief</b>	De toekomstige bewoner pakt vanzelfsprekend eerst de fiets of OV.
		De inrichting van de woonwijk anticipeert op veranderende mobiliteitsbehoeften (steeds minder met de eigen auto).
		Snelle fiets- en wandelroutes met de toekomstige treinhaltel. LV route Wielwijk en Dordtse Hout via Buitengrave.
2019	<b>Aanbesteding &amp; voorontwerp-bestemmingsplan</b>	Rustige groene woonwijk en inspelen op veranderende mobiliteitsbehoefte.
		Autoluwe woonwijk en geen toename van de parkeerdruk op de bestaande omgeving. De treinhaltel is planologisch mogelijk gemaakt. In de regels eisen als de auto op afstand en geen toename autoverkeer op de Reeweg boven de 300.
	<b>Participatie</b>	Raad: autoluwe is niet de juiste term. De wens is om in woonstraten de auto zoveel mogelijk uit het zicht te houden, maak handhaving van de eis "tweede auto op afstand" zoveel mogelijk zelfregulerend, het ontbreken van voorzieningen kan de vanzelfsprekendheid om de fiets te pakken doorkruisen. Monitoring en zo nodig bijsturing is gewenst.
		Milieudefensie/Fietsersbond: een wijk zonder voorzieningen kan leiden tot meer autoverkeer naar voorzieningen die niet op loopafstand liggen. Een autoluwe woonwijk is niet realistisch. Met meer kracht inzetten op treinhaltel en die als variant in de MER te onderzoeken. Het plan voorziet niet in toekomstige ruimte-reservering die nodig is voor veranderende mobiliteitsbehoefte.
		Diverse insprekers: Doorzetten op plan Wielwijks parklint met centrale fietsroute. Verzoek de route Zuidendijk, Reeweg Zuid en Smitsweg te behouden als route voor fietsers, wandelaars en recreatie.
		Vrees voor toename verkeer- en parkeerdruk op bestaande wegen.
		Rijkswaterstaat mist inzicht op de verkeerseffecten op de rijkswegen
		Omwonenden: geen fietspad via de Buitengrave.
	<b>MER</b>	Verkeerseffecten op bestaande wegen is groter dan eerder aangenomen. Uitwerking variant met treinhaltel is overgenomen in het bestemmingsplan door de aanpak adaptieve wijk.

<b>Besluit- vorming B&amp;W</b>	Autoluwe wijk wordt fietsvriendelijke wijk en speelt waar mogelijk in op het veranderend mobiliteitsgedrag met minder autoverplaatsingen volgens een adaptieve aanpak: ontwikkelaar mag uitgaan van een auto-arme inrichting met lage parkeernormen, maar moet ruimte reserveren voor de situatie dat de parkeernorm te laag blijkt.
	Zwaardere inzet op treinhalte met de mogelijkheid voor voorzieningen volgens de aanpak adaptieve wijk.
	Amstelwijk krijgt een fijnmazig langzaam verkeersnetwerk die aantakt op 7 fietsroutes die zorgen voor een verbinding tussen Amstelwijk en Wielwijk/Crabbehof.
	Maximale inzet op een hoge kwaliteit fietsverbinding met Wielwijk door aanleg doortrekking Laan van Londen versneld te realiseren zodat de Admiraal de Ruyterweg dan fietsvriendelijk kan worden ingericht.
	De capaciteit van bestaande wegen is voldoende om toekomstige verkeer op te vangen. Voor de Reeweg Zuid, Smitsweg en Zuidendijk is sprake van hogere intensiteiten dan eerder aangenomen. Maatregel knip Smitsweg overwegen. In overleg met bewoners wordt dit besproken.
	Fietspad Buitengrave wordt niet uitgesloten. Een dergelijke verbinding kan wenselijk zijn om het gebruik van de fiets te stimuleren.
<b>Bijstelling (SMART)</b>	Fietsvriendelijke wijk door in het bestemmingsplan vast te leggen dat er een fijnmazig langzaam verkeersnetwerk wordt aangelegd zodat voorzieningen per fiets optimaal bereikbaar zijn.
	Auto uit het zicht wordt als regel opgenomen in het bestemmingsplan, dit verplicht een tweede auto op afstand te parkeren.
	Anticiperen op minder autogebruik door lagere parkeernorm. Dit wordt zelfregulerend gemaakt doordat een bewoner bij de koop van de woning een vaste parkeerplek bij de woning krijgt.
	Het bestemmingsplan dwingt gemeente en ontwikkelaar om bij extra woningbouw eerst na te gaan of de wijk ingericht moet worden op de komst van een school of voorzieningen om op die manier bewoners te bewegen vaker de auto te laten staan.
	Het centrale fietspad parklint Wielwijk wordt juridisch vastgelegd.
<b>Monitoring (meetbaar)</b>	Behoeft aan scholen en voorzieningen wordt tweejaarlijks gemonitord. Bij gebleken behoefte zal extra woningbouw pas mogelijk zijn als de reservering voor voorzieningen is geborgd.
	Verkeer Smitsweg/Reeweg Zuid/Zuidendijk mag niet toenemen als in de spoorzone extra woningen worden gebouwd.

## 5.4 Thema groen blauw

<b>Structuurvisie</b>	Wijk met een groene uitstraling vergelijkbaar aan o.a. Dordtse Hout. Ook gestapelde bouw komt voor, maar dan in een parkachtige omgeving.
	Kenmerkend is de rustige omgeving, waarin het voor gezinnen goed wonen is met genoeg ruimte om te spelen. Streefwaarde buurtrecreatief gebruik: 10m <sup>2</sup> /woning.
<b>Ontwikkel-Perspectief</b>	Amstelwijk krijgt een groenblauwe structuur door de gebieden voor wonen, groen, water en verblijf niet strikt te scheiden maar juist in samenhang te ontwikkelen. Openbaar groen loopt door tot in de voortuin.
	Klimaatbestendig en natuurinclusief bouwen en inrichten openbaar gebied.
<b>Aanbesteding &amp; voorontwerp bestemmingsplan</b>	Gunning op basis van een ontwikkelplan en schetsontwerp plus dat laat zien hoe aan de kwaliteitseisen van het bestemmingsplan wordt voldaan.
	In het bestemmingsplan zijn kwaliteitseisen gesteld aan groen, woningdichtheid, klimaat, spelen en bewegen. Woningbouwontwikkeling is alleen mogelijk als aan deze eisen wordt voldaan.
<b>Werkessie raad &amp; Participatie</b>	Werkessie raad: behoud de bestaande bomen en maak de wijk klimaatbestendig. (a)
	Waterschap: behoud de hoofdwaterstructuur (b)
	Het doel 40% groen is onduidelijk uitgewerkt, hoe wordt dat bepaald, tellen voortuinen ook mee. (c)
	Inspraak: Maak groene verbindingen concreet. De optie om het Parklint vanuit Wielwijk door te trekken wordt niet benut. Behoud bestaande bomen en groenstructuren. (d)
	Verzoek bewoners om versturende activiteiten zoals een verlicht fietspad op enige afstand te houden door een natuurbestemming. (e)
	Veiligheidsregio: zorg bij klimaatbestendige inrichting openbaar gebied (f)
<b>MER</b>	Variant doortrekking Laan van Londen waardoor ruimte voor doortrekking parklint ontstaat.
<b>Besluitvorming B&amp;W</b>	Aan de reacties van de raad en de sprekers (punten a t/m e) kan tegemoet gekomen worden door de hieronder opgenomen aanpassingen in het bestemmingsplan en aanbesteding. Daarnaast wordt voorgesteld in te stemmen met het instellen van een omgevingstafel. De omgevingstafel heeft als doel initiatiefnemers te helpen een vergunbare aanvraag in te dienen die voldoet aan de klimaatdoelen maar tevens aan de eisen die gesteld worden aan het openbaar gebied vanuit veiligheid en handboek kwaliteit openbare ruimte.
<b>Bijstelling (SMART)</b>	(a) In het bestemmingsplan wordt de voorwaarde gesteld dat de kap van bomen alleen is toegestaan onder voorwaarden. Daarbij dient verplicht een inventarisatie van de aanwezige bomen te worden uitgevoerd met motivatie waarom kap toch nodig is. De eis klimaatbestendig was al opgenomen in het bestemmingsplan maar wordt aangescherpt met monitoringsplicht en nieuwe beleidsregels.
	(b) In het bestemmingsplan komt de eis dat de hoofdwaterstructuur behouden moet worden.
	(c) Aan het bestemmingsplan worden beoordelingsregels gekoppeld die bepalen hoe de 40% groen ingericht moet worden en hoe dat berekend wordt.

2020

	<p>(d) In het bestemmingsplan wordt de doortrekking Laan van Londen mogelijk gemaakt, zodat het Parklint tot uitvoering kan worden gebracht. In het bestemmingsplan wordt de eis gesteld dat er fiets- en wandelroutes komen die aansluiten op het parklint.</p>
	<p>(e) In het bestemmingsplan wordt een zone aangewezen waar natuurontwikkeling voorop staat en verstorende activiteiten zoals een verlicht fietspad worden uitgesloten.</p>
	<p>(f) In het bestemmingsplan komt een procesregel voor de omgevingstafel.</p>
<p><b>Monitoring</b></p>	<p>De doelstelling 40% groen wordt 2 jaarlijks gemonitord. Bij het niet halen van deze doelstelling verplicht de gemeente zich maatregelen te nemen.</p>

## 5.5 Thema gezondheid

	<b>Structuurvisie</b>	De nadruk ligt op rustig wonen, bij voorkeur 50 dB(A) al is dat niet altijd realiseerbaar. Zo laag mogelijk waarde voor het groepsrisico met een maximum van 0.75 x de oriëntatiewaarde en geen zeer kwetsbare bestemmingen zoals scholen in de nabijheid van het spoor of snelweg. Voor luchtkwaliteit wordt voor gevoelige bestemmingen een zone van 300 meter aangehouden. Afwijking is mogelijk na advies van de GGD.
2018	<b>Ontwikkel- perspectief</b>	De openbare ruimte nodigt uit tot bewegen. In het groen langs het spoor is ruimte voor recreatieve voorzieningen. Geen harde maar zachte sportvoorzieningen gericht op ontmoeting en gezondheid. Minimaal een aanvaardbare akoestische woonomgeving. Externe veiligheid is een aandachtspunt. Voor luchtkwaliteit worden geen knelpunten verwacht.
2019	<b>Aanbesteding &amp; voorontwerp- bestemmingsp lan</b>	Geluidsbeperking door maximale hogere waarden, scheiding van auto en fiets, klimaatbestendig, voldoende speel- en beweegplekken, verbod houtstook, verbindingen met voorzieningen in Sterrenburg en Wielwijk, Regels voor bouwen van kwetsbare en beperkt kwetsbare bestemmingen in de nabijheid van spoor en snelwegen.
	<b>Werk- sessieraad &amp; Participatie</b>	Milieudefensie: voor geluid en lucht is sprake van een ongezonde situatie. Diverse insprekers: vanwege luchtkwaliteit bij voorkeur geen fietsroute langs de A16 maar meer centraal door de wijk. Inspreker: groene zones hebben positieve invloed op gezondheid (tegengaan hittestress en luchtverontreiniging). In overleg met de GGD is nagegaan in hoeverre Amstelwijk voldoet aan de kernwaarden voor de Gezonde Leefomgeving.
	<b>MER</b>	In de MER zijn effecten van aanvullend geluidsmaatregelen in beeld gebracht.
2020	<b>Besluit- vorming B&amp;W</b>	De kernwaarden van de GGD zo veel mogelijk toepassen en vertalen in het bestemmingsplan: - voldoende plekken voor spelen, bewegen en rustig groen op loopafstand - maatregelen tegen hittestress - wonen en druk verkeer scheiden - lopen en fietsen is de standaard - kinderen groeien op in een rookvrije omgeving - iedere woning heeft een goed binnenklimaat en minimaal een zijde is aangenaam en afgeschermd van geluidsbronnen in de omgeving. - goede menging van functies met voorzieningen op korte afstand - hinderbronnen op afstand Vasthouden aan voldoende hoge geluidsschermen zodat de ambitie uit structuurvisie gehaald wordt. Uitzondering voor de rand langs de A16 en N3 waar aansluiting wordt gezocht bij het stedelijk woonmilieu uit de structuurvisie. Voorwaarden is wel dat iedere woning in Amstelwijk straks een geluidsluwe zijde heeft. Voor luchtkwaliteit inzet op WHO-kwaliteit; tot die tijd in de zone langs de N3 en A16 geen kwetsbare bestemmingen zoals scholen. Het verbod op houtstook wordt doorgezet. Voor veiligheid vasthouden aan de ambities uit de structuurvisie.

	Verbindingen met voorzieningen op loop- en fietsafstand.
<b>Bijstelling (SMART)</b>	<p>Het bestemmingsplan is aangescherpt op kernwaarden van de GGD door op alle onderdelen eisen te stellen die opgenomen zijn in het bestemmingsplan. Ontwikkelaars zijn bij de aanvraag omgevingsvergunning verplicht een inrichtingstekening op te nemen, die laat zien hoe aan de gezondheidseisen wordt voldaan. Alleen op het punt voorzieningen op loopafstand is een (iets) andere afweging gemaakt, zie het thema sociale vitale wijk.</p> <p>De regels over geluid, luchtkwaliteit en veiligheid worden ongewijzigd overgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. In het bestemmingsplan wordt een monitoringsverplichting opgenomen.</p> <p>Door inzet op het parklint (zie thema groenblauw) worden bijna alle kernwaarden van de GGD verder versterkt.</p>
<b>Monitoring</b>	Iedere twee jaar zal het college in het op te stellen monitoringsrapport verslag doen van het halen van de doelen voor gezondheid voor met name geluid en lucht.



## Hoofdstuk 6 Overzicht van de belangrijkste aanpassingen

De uitkomsten van de participatie zoals beschreven in dit verslag zijn aanleiding geweest het bestemmingsplan op een aantal onderdelen aan te passen.

- Meer rechtszekerheid door de diverse beleidsregels bij het voorontwerp bestemmingsplan te vertalen in beoordelingsregels die opgenomen worden in het bestemmingsplan zelf. Om flexibiliteit te behouden zal de raad bij de vaststelling worden gevraagd burgemeester en wethouders de bevoegdheid te geven deze beoordelingsregels te wijzigen als sprake is van veranderende omstandigheden. Voorafgaande participatie is daarbij verplicht.
- De ontwikkeling van een fijnmazig langzaam verkeersnetwerk die aantakt op 7 fietsroutes naar Wielwijk, Crabbehof en Wilgenwende.
- Lagere initiële parkeernormen die bijgesteld kunnen worden als de parkeerdruk toeneemt.
- De ontwikkeling van de wijk moet kunnen inspelen op toekomstige ontwikkelingen op het gebied van wonen, voorzieningen en mobiliteit. Er is daarom gekomen voor de aanpak "adaptieve wijk". Deze aanpak dwingt de gemeente en de markt het plan steeds aan te passen aan nieuwe omstandigheden, zoals de komst van een treinhalt. Daarvoor is in het bestemmingsplan een zone stedelijk wonen aangewezen waar pas extra woningen mogen worden gebouwd als eerst onderzocht is of rekening is gehouden met genoemde ontwikkelingen of omstandigheden.
- De zone stedelijk wonen is op de planverbeelding uitgebreid met een zone aan de zuidzijde van het plangebied.
- De aanduiding 'zone stedelijk wonen' langs het spoor wordt vervangen door de aanduiding 'spoorzone'.
- Toegevoegd wordt de aanduidingen 'Smitszit boomgaard' en 'Smitszigt hoeve'. De bestaande woning in deelgebied Boomgaard buiten de aanduiding 'Smitszigt boomgaard laten'
- De bepaling dat binnen de zone stedelijk wonen maximaal 25 woningen per hectare mogen worden gebouwd is geschrapt.
- Het plangebied wordt aan de noordzijde uitgebreid met de mogelijkheid de Laan van Londen door te trekken zodat de weg vrijgemaakt wordt voor de aanleg van het Parklint Wielwijk.
- In de regels van het bestemmingsplan komt een duidelijke koppeling met het beeldkwaliteitplan, zodat duidelijker wordt welke woonkwaliteit de gemeente eist.
- Het college wordt verplicht iedere twee jaar een rapportage op te stellen, waarin gemeten wordt of de doelen 40% groen, woningdichtheid, woonwensen, geluid, lucht gehaald worden. Tevens is aangegeven welke maatregelen getroffen worden als doelen niet gehaald worden.
- Bescherming van de bestaande groenstructuur door in het bestemmingsplan de voorwaarde op te nemen dat de kap van bomen alleen is toegestaan onder voorwaarden. Daarbij dient verplicht een inventarisatie van de aanwezige bomen te worden uitgevoerd met motivering waarom kap toch nodig is en hoe dit gecompenseerd wordt.
- Voor de hoofdwaterstructuur is de eis gesteld dat deze in stand moeten blijven; afstemming met het waterschap dient plaats te vinden via de omgevingstafel.
- Voor veiligheid is de eis gesteld dat afstemming met de Veiligheidsregio dient plaats te vinden via de omgevingstafel of anderszins verplicht advies.
- Op de planverbeelding komt een zone "Natuur" waar versturende activiteiten worden uitgesloten. Binnen de bestemming komt een aanduiding 'brug' die de aanleg van een langzaam verkeersverbinding toelaat.
- De bestemming Natuur wordt alleen opgenomen voor de gronden grenzend aan de Oostkil, de overige gronden krijgen de bestemming Groen.
- De bouwhoogte wordt maximaal 12 meter (geldt niet voor de zone stedelijk wonen en de zone langs het spoor).
- Voor energie komt er een koppeling met de RES.

- Paragraaf 2.7 van de plandoelichting is aangevuld met de uitkomsten van het onderzoek naar stikstof.
- Spoorwegovergang: in de toelichting is beschreven hoe de veiligheid van de spoorwegovergang Zuidelijk gewaarborgd wordt.
- De aanduiding 'monument' voor de boerderij hoeve Smitzigt.
- Aanvulling toelichting met de uitkomsten van de natuuronderzoeken en uitwerking van het plan van eisen.
- Het aangepaste verkeersonderzoek en akoestisch onderzoek ter beoordeling toesturen aan Rijkswaterstaat.
- De dubbelbestemming 'Waterleiding' is opgenomen.
- De opmerkingen van de Gasunie zijn verwerkt.
- Aanduiding gemaal op de verbeelding en in de regels.
- Dubbelbestemming Waterkering.
- Aanvulling bouwvelop Smitzigt waarop te zien is hoe Amstelwijck straks aansluit op het Wielwijkpark en omgeving.
- Aanduiding aandachtsgebied Plasbrand wordt aandachtsgebied Brand.
- Aanduiding "natuurwaarden" op de panden die vanwege vleermuizen niet gesloopt mogen worden.

## **Hoofdstuk 7 Vervolg**

Dit verslag is gelijktijdig met het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan en de MER toegestuurd aan een ieder die een schriftelijke reactie heeft ingediend.

Dat geeft een ieder de gelegenheid te reageren om het aanpaste (ontwerp)bestemmingsplan en de mogelijkheid om zienswijzen naar voren te brengen bij de gemeenteraad. Op basis van de ingekomen zienswijzen zal de raad van Dordrecht gevraagd worden het bestemmingsplan vast te stellen. De commissie MER zal om advies worden gevraagd.

De raad heeft op basis van de zienswijzen en het advies van de commissie nog de mogelijkheid wijzigingen aan te brengen. Na de vaststelling zullen alle indieners van zienswijzen persoonlijk bericht krijgen en bestaat voor belanghebbenden de mogelijkheid van beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.