

30 JAN. 2024

Gemeente Dordrecht
T.a.v. de gemeenteraad
Postbus 8
3300 AA DORDRECHT

**ZIENSWIJZE ONTWERPBESTEMMINGSPLAN
MAASTERRAS FASE 1**

Utrecht : 30 januari 2024

Inzake : ██████████
Onze referentie : D104727
Uw referentie : n.n.b.

Mr. J-W. Verhoeven
Advocaat
telefoon direct : +31 30 234 72 57
telefoon mobiel : +31 6 836 913 85
fax direct : +31 30 234 72 72
e-mail direct : janwillem.verhoeven@bosselaar.nl

Geachte raad,

Tussen 21 december 2023 en 31 januari 2024 ligt het ontwerpbestemmingsplan Maasterras fase 1 (hierna: ontwerpbestemmingsplan), met de daarbij behorende omgevingsrapportage (hierna: OER) en het stedenbouwkundig masterplan ter inzage en kunnen er zienswijzen worden ingediend.

Namens cliënten,

Adres	Naam
██████████	██████████ ██████████ ██████████
██████████	██
██████████	██████████ ██████████
██████████	██████████ ██████████
██████████	██
██████████	██████████ ██████████
██████████	██████████ ██████████
██████████	██████████ ██████████
██████████	██████████ ██████████
██████████	██████████ ██████████ en ██████████ ██████████
██████████	██████████ ██████████ en ██████████
██████████	██
██████████	██
██████████	██████████ ██████████
██████████	██████████ ██████████ ██████████
██████████	██
██████████	██████████ ██████████

dien ik bij dezen een zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan, inclusief de daarbij horende bijlagen.

Inleiding

1. In 2021 heeft de gemeenteraad van Dordrecht (hierna: 'gemeenteraad') de ontwikkelvisie Spoorzone vastgesteld. Deze plannen voorzien in de bouw van 6.000 woningen en 80.000m² aan andere functies. Het doel is om het Maasterras te herontwikkelen tot een nieuw stedelijk woongebied met voorzieningen. Ook wordt de locatie gezien als een belangrijke plek om de woningbouwopgave te realiseren. Met dit ontwerpbestemmingsplan wordt onder andere de Parkbuurt aangepakt (fase 1). Cliënten wonen allen in de Parkbuurt, zoals hieronder te zien is in een afbeelding. Hieronder is als eerst een algemene verbeelding, daaronder bevindt zich een meer gedetailleerd verbeelding met het bouwplan volgens het Masterplan. In de bijlagen bij het ontwerpbestemmingsplan wordt het gebied (en de omgeving) waar zich de Weeskinderendijk bevindt ook aangehaald als M3 en M4.





Ten onrechte niet als zodanig bestemmen van bestaand legaal gebruik

- Het ontwerpbestemmingsplan oogt op het eerste blik sympathiek. Er komen nieuwe woningen in een tijd waarin er een woningtekort is. Ook wordt er geïnvesteerd in groen. De wijk wordt groener, wat in principe voordelig is voor mens en milieu. Ook spreekt het Masterplan over meer ('moderne') bedrijfsactiviteiten. Dit zou goed zijn voor de werkgelegenheid. Dit soort ideeën klinken goed.
- Echter als de plannen grondiger worden bekeken is het ontwerpbestemmingsplan helemaal niet zo rooskleurig, en al helemaal niet voor de (eigendoms)positie van cliënten. In het vigerende bestemmingsplan is aan de woningen van cliënten de enkelbestemming 'Wonen' toegekend, met doorgaans een maximum bouwhoogte van 10 meter. In het ontwerpbestemmingsplan worden de woningen van cliënten niet langer 'separaat' bestemd, maar vallen zij onder de enkelbestemming 'Woongebied', waarbij een maximum bouwhoogte geldt van 40 meter.
- Niet duidelijk, want niet (duidelijk) gemotiveerd, is waarom nu juist cliënten plaats moeten maken voor woningbouw in hoge dichtheid. De plantoelichting wijdt daar geen enkel woord aan. De plantoelichting rept wel over volkshuisvestelijke belangen, maar niet duidelijk is waarom juist

cliënten moeten wijken voor die belangen. Al helemaal onduidelijk is waarom de volkshuisvestelijke belangen zouden mogen/moeten prevaleren boven de belangen van cliënten.

5. Het is voor cliënten bovendien niet duidelijk waarom niet is gekozen voor een mogelijkheid om elders binnen de gemeente hoger te bouwen zodat cliënten ter plaatse kunnen blijven wonen.
6. In ieder geval kan het bestemmingsplan niet vastgesteld worden zolang cliënten geen alternatieve woonruimte voorhanden hebben.

Ontwerpbestemmingsplan niet rijp voor terinzagelegging/ onuitvoerbaar

7. In het verlengde van de vorige paragraaf stellen cliënten vast dat het ontwerpbestemmingsplan een product is waarbij een ontoereikende belangenafweging heeft plaatsgevonden tussen hun belangen en de belangen die ten grondslag liggen aan dit ontwerpbestemmingsplan.
8. Verder stellen cliënten vast dat het ontwerpbestemmingsplan tamelijk vaag is of zo men wil: onduidelijk / rechtsonzeker. Veel kritische, nog niet of onvoldoende uitgewerkte punten die in de OER en plantoelichting aan de kaak worden gesteld, worden afgedaan met de opmerking dat deze kritische / niet (voldoende) uitgewerkte punten later wel worden geregeld of onderzocht. Bij wijze van voorbeeld wijzen cliënten op het momenteel ontbreken van een geldige AERIUS-berekening. Ondanks dat het in casu een ontwerpbestemmingsplan met verbrede reikwijdte betreft, moet natuurlijk wel al (voldoende) inzicht bestaan over de uiteindelijke haalbaarheid van het ontwerpbestemmingsplan. Dat inzicht bestaat naar de mening cliënten nu niet.
9. Daarnaast is het ontwerpbestemmingsplan niet in lijn met de ontwikkelvisie Spoorzone, er zijn tegenstrijdigheden ermee. Het ontwerpbestemmingsplan scoort, volgens de OER, ook slecht op veel punten. Ook is het ontwerpbestemmingsplan in strijd met de Wet natuurbescherming. Tevens is de AERIUS-berekening ten behoeve van het milieu niet meer actueel. Daarnaast wordt het verkeer ingrijpend veranderd, wat allerlei nadelige gevolgen heeft op de woon- en leefomgeving, wat niet wordt ingedeekt door het ontwerpbestemmingsplan. Het weghalen van een autobrug zorgt er niet vice versa voor dat er minder auto's zijn, het creëert een waterbedeffect.
10. Tevens maken cliënten zich zorgen om een ontwikkeling die hen niet direct raakt, maar wel mensenrechten. In het plangebied bevindt zich een woonwagenkamp. Na de Tweede Wereldoorlog worden de Roma, Sinti en woonwagenkambewoners door het Europese en internationale recht beschermd. Hun leefwijze dient te worden beschermd. Er zijn meerdere gerechtelijke uitspraken waarin de bescherming van deze leefwijze wordt benadrukt. In 2017 heeft de Nationale ombudsman het Rijk en gemeenten opgeroepen om deze mensenrechten te

beschermen.¹ De woonwagengroep is sinds 2014 ook een erkend cultureel erfgoed. Als actieve burgers willen cliënten dit aspect benoemen, ondanks dat zij hierop niet direct geraakt worden. In het ontwerpbestemmingsplan wordt totaal niet ingegaan op de vraag hoe de gemeente ervoor wil zorgen dat de woonwagengroepbewoners hun levenswijze op een respectabele manier kunnen blijven uitoefenen. In de OER staat enkel dat er een alternatieve locatie dient te worden gevonden, welke intentie niet in de ontwerpbestemmingplanregels terugkomt.

11. Aangezien het ontwerpbestemmingsplan aan de hand van de Chw is/wordt opgesteld, kan het ontwerpbestemmingsplan worden afgewezen indien de gemeenteraad op voorhand redelijkerwijs moet inzien dat de uitvoering op geen enkele wijze mogelijk is.² Uit de hiervoor al benoemde, en hierna nog te benoemen, punten blijkt dat het ontwerpbestemmingsplan in de huidige vorm onuitvoerbaar is.

Ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan ontwikkelvisie Spoorzone

12. Als eerste is het goed om de juridische status van de ontwikkelvisie en omgevingsvisie toe te lichten. De omgevingsvisie is een structuurvisie, als bedoeld in hoofdstuk 2 van de Wet ruimtelijke ordening. De omgevingsvisie stelt de hoofdzaak van het te voeren ruimtelijke beleid vast. Als het ontwikkelingsplan omvat bevat het inzichten over hoe de beoogde ontwikkelingen worden verwezenlijkt. Een structuurvisie bindt de overheid zelf en niet burgers. Indien een structuurvisie (lees: omgevingsvisie) is vastgesteld vormt deze visie voor het bestuur (in dit geval de gemeenteraad) het vertrekpunt voor de afweging bij elke concrete ruimtelijke beslissing en voor inzet van bestuurlijke uitvoeringsinstrumenten (zoals het bestemmingsplan).³ Enkel indien in lijn met de omgevingsvisie wordt gehandeld wordt de eenheid van het ruimtelijk beleid bewerkstelligd. Het geeft aan burgers, bedrijven en andere overheden inzicht in de gedragslijn van het vaststellende overheidsorgaan. Indien wordt afgeweken, moet dit zorgvuldig gebeuren. Dit moet goed gemotiveerd worden, in lijn met het motiveringsbeginsel.⁴
13. De eerder opgestelde ontwikkelvisie Spoorzone heeft 7 doelen geformuleerd voor ontwikkelen. Er zijn drie mogelijkheden onderzocht om hieraan te voldoen: behoud bestaande bouw, groen en gezond of hoogstedelijk (veel woningen bouwen). In dit bestemmingsplan wordt gekozen voor een mix van 'groen en gezond' en 'hoogstedelijk'. De reden hiervoor is dat volgens het ontwerpbestemmingsplan dan **bijna** aan alle zeven doelen wordt voldaan.⁵ Deze voorkeursvariant is stedenbouwkundig uitgewerkt in het Masterplan (plan voor gehele Maasterras locatie, wat groter is dan de betrokken buurten in fase 1).

¹ De Nationale ombudsman, 'Woonwagengroepbewoner zoekt standplaats', 17 mei 2017.

² ABRvS 22 februari 2023, ECLI:NL:RVS:2023:717, r.o. 10.2.

³ Kamerstukken II 2002 – 2003, 28916, nr. 3, p. 12.

⁴ Kamerstukken II 2002 – 2003, 28916, nr. 3, par. 2.5.3.

⁵ Toelichting ontwerpbestemmingsplan, par. 1.4.

14. Van de zeven doelen zijn er drie prioritair:⁶

1. aantrekkelijke stad (prioritair);
2. bereikbare stad (prioritair);
3. gezonde stad (prioritair);
4. vestigingsklimaat;
5. klimaat en water;
6. energie;
7. biodiversiteit.

Tabel 1.1 Beoordelingskader Maasterras

Doel	Aspecten
Aantrekkelijke stad	Wonen
	Voorzieningen
	Cultureel erfgoed
	Inrichting openbare ruimte
Bereikbare stad	Verkeersafwikkeling bereikbaarheid
	Langzaam verkeer
	Openbaar vervoer
	Parkeren
Gezonde stad	Spelen, bewegen & ontmoeten
	Mate van functiemenging
	Luchtkwaliteit
	Omgevingsveiligheid & zelfredzaamheid
	Geluid

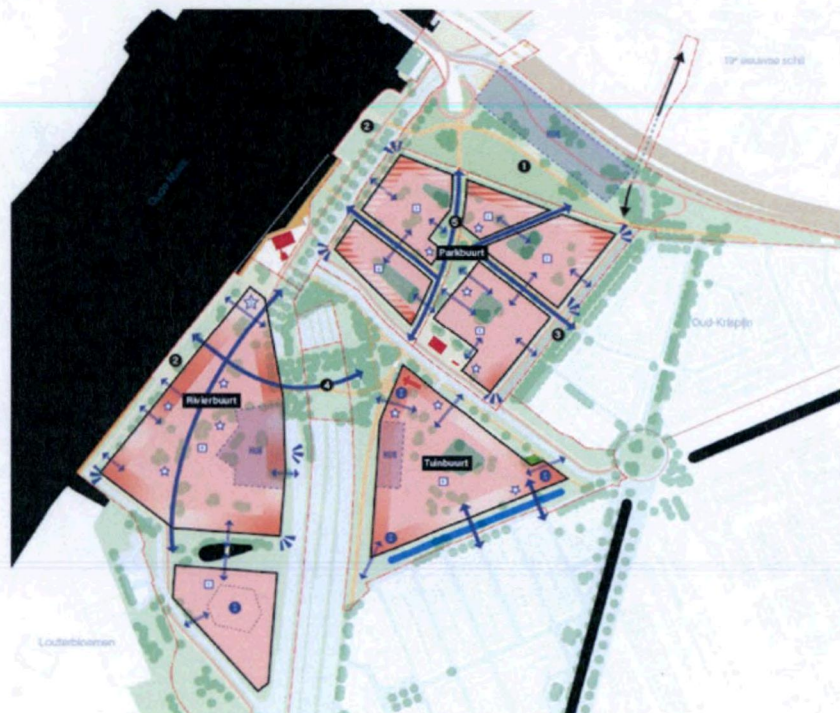
	Bodem en explosieven
	Trillingen
Vestigingsklimaat	Bedrijvigheid en kantoren
Klimaatbestendigheid	Waterveiligheid
	Wateroverlast
	Hittestress en droogte
Energieneutraliteit	Duurzame energie
	Circulariteit
Biodiversiteit	Beschermde natuurgebieden
	Biodiversiteit

15. De 'aantrekkelijke stad' kent vier aspecten: 1) cultureel erfgoed behouden en waar mogelijk versterken, 2) voldoende ruimte aan voorzieningen en streven naar multifunctioneel ruimtegebruik, 3) sterke en gedifferentieerde leefbare woonwijken met optimaal evenwicht

⁶ Toelichting ontwerpbestemmingsplan, par. 2

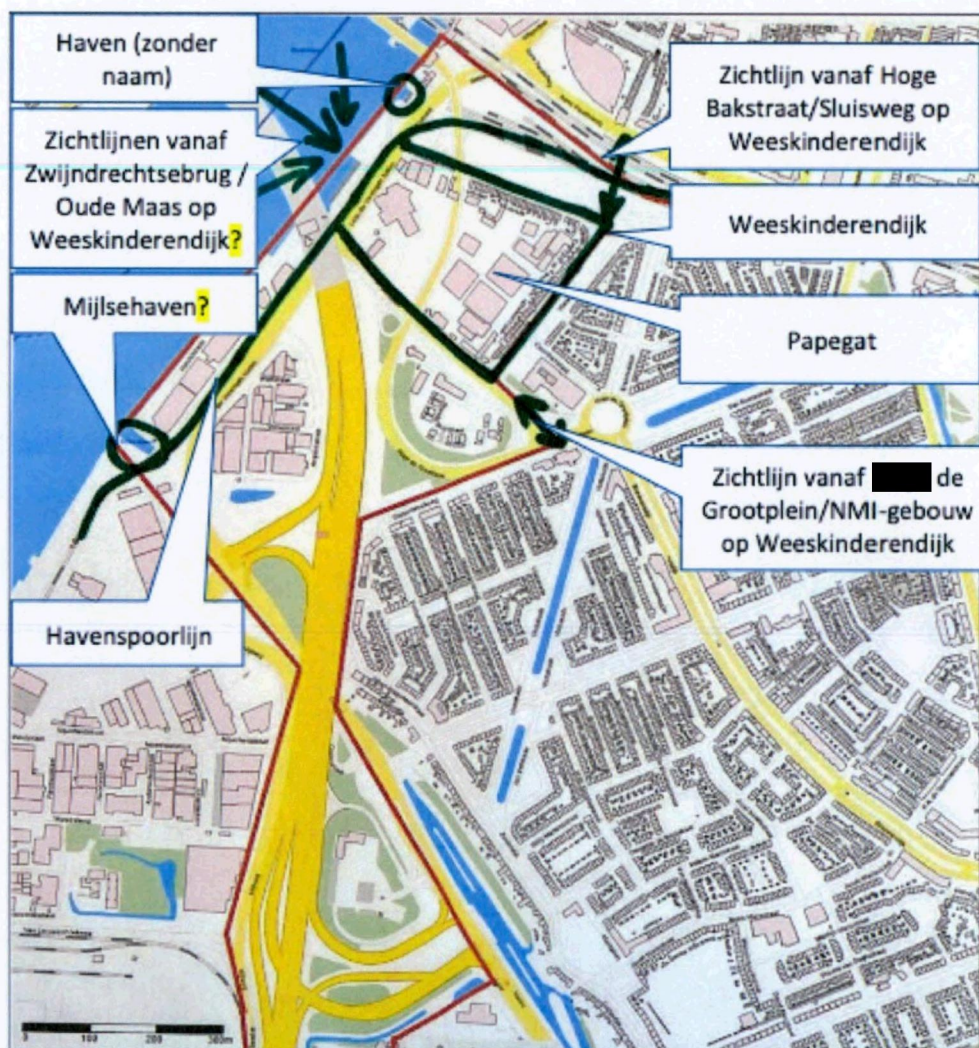
tussen woningvraag en woningaanbod en 4) hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte.⁷

16. Hieronder is eerst opnieuw een afbeelding van de toekomstige plannen bijgevoegd. Daarna is een afbeelding met cultuurhistorische waarden bijgevoegd.



Afbeelding stedenbouwkundig raamwerk uit het Masterplan

⁷ Toelichting bestemmingsplan, par. 2.1.



Figuur 2.10: Historische waarden / gebiedskarakteristieken Maasterras (bron: memo vakteam erfgoed, gemeente Dordrecht, 17 juni 2022)

17. Uit de omgevingstoets blijkt dat op de Weeskinderendijk enkele panden cultuurhistorische waarde hebben en dat er ook gebiedskarakteristieken aanwezig zijn.⁸ Op de locatie van Weeskinderendijk is ook een hoge verwachting van archeologische vondsten. In het ontwerpbestemmingsplan wordt benoemd dat het volledige behoud van de cultuurhistorische waarden aan de Weeskinderendijk Oost niet haalbaar is met de plannen.⁹ De archeologische waarde van het gebied en de cultuurhistorische waarden van panden valt, samen met de bij

⁸ Rapport Leefomgevingsfoto Maasterras Dordrecht, 23 september 2022, Bijlage 2 bij bestemmingsplan, par. 2.3.

⁹ Toelichting bestemmingsplan, par. 2.1.4.1

randnummer 7 omschreven aspecten, onder cultuurerfgoed. Wat een prioritering in de omgevingsvisie heeft en dus niet mag verslechteren.

18. In het Masterplan wordt op pagina 38 het volgende aangegeven; *'enkele kenmerkende elementen uit de huidige situatie blijven herkenbaar in het nieuwe Maasterras'*. Dus in het Masterplan wordt ook erkend dat de (cultuurhistorische) karakteristieke plekken, verbindingen en uitzichten (deels) verdwijnen. Dit blijkt ook uit de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan onder de paragraaf over cultureel erfgoed. Dit is in strijd met de doelen om juist deze aspecten te beschermen.
19. Ook is het algemene beeld die de OER schetst dat het ontwerpbestemmingsplan bijna op alle aspecten uit de ontwikkelvisie minimaal scoort. Op vijf van de zeven hoofdpunten scoort dit ontwerpbestemmingsplan slecht. Alleen op twee punten scoort het bestemmingsplan in het midden dan wel goed. Dat is bij *'klimaatbestendigheid'* en *'gezonde stad'*. Als reactie hierop wordt continu in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan aangehaald dat het nader moet worden uitgewerkt. De vraag moet worden gesteld of een dergelijk laag scorend bestemmingsplan wel moet worden vastgesteld (de vraag stellen is hem beantwoorden). Al helemaal omdat twee van de drie prioriteiten uit de ontwikkelvisie Spoorzone slecht scoren. Het is beter als het bestemmingsplan teruggaat naar de tekentafel en verschillende aspecten aan de hand van de OER beter worden uitgewerkt. Als voorbeeld kan worden gekeken naar de volgende paragrafen in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan:

par. 2.1.6 aantrekkelijke stad:

2.1.6 Vertaling in dit bestemmingsplan

Voor het doel aantrekkelijk stad komt de OER uit op de volgende score. De rode lijn geeft de minimale score aan die is gedefinieerd op basis van de ambities in de Omgevingsvisie.



Par. 2.2.6 bereikbare stad:

2.2.6 Vertaling in dit bestemmingsplan

Voor het doel bereikbare stad komt de OER uit op de volgende score. De rode lijn geeft de minimale score aan die is gedefinieerd op basis van de ambities in de Omgevingsvisie.



Par. 2.4.6 vestigingsklimaat:

2.4.6 Vertaling in dit bestemmingsplan

Voor het doel uitstekend vestigingsklimaat komt de OER uit op de volgende score. De rode lijn geeft de minimale score aan die is gedefinieerd op basis van de ambities in de Omgevingsvisie.



Par. 2.6.6 energieneutrale stad:

2.6.6 Vertaling in dit bestemmingsplan

Voor het doel energieneutrale stad komt de OER tot de volgende score.



Par. 2.7.6 biodiversiteit

2.7.6 Vertaling in dit bestemmingsplan

Voor het doel biodiversiteit komt de OER uit op de volgende score. De rode lijn geeft de minimale score aan die is gedefinieerd op basis van de ambities in de Omgevingsvisie.



20. Het voorgaande betekent dat er niet wordt voldaan aan de prioriteringen die zijn gesteld. Daarmee is er strijdigheid met de ontwikkelvisie Spoorzone. Een bestemmingsplan moet in lijn zijn met de ontwikkelvisie. Anders zijn de handelingen van de overheid niet in de lijn der verwachtingen, wat wel moet op grond van het rechtszekerheidsbeginsel en vertrouwensbeginsel. Indien de afwijking van de ontwikkelvisie was beoogd, is dit onvoldoende gemotiveerd en is niet een redelijke afweging gemaakt om van de omgevingsvisie af te wijken.

Ondeugdelijk onderzoek naar beschermde zoogdieren en ontbreken ontheffing Wnb

21. Op grond van de Wet natuurbescherming moeten onder andere zoogdieren worden beschermd. Indien niet kan worden uitgesloten dat zich in een plangebied beschermde soorten bevinden, dient er nader onderzoek te worden gedaan. Indien het blijkt dat er beschermde soorten aanwezig zijn, dient er een ontheffing voor aantasting van het leefgebied, paargebied, vliegroutes etc. te worden verzocht bij de provincie. Dit blijkt uit hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming. Indien er geen ontheffing is verkregen, is het bestemmingsplan niet uitvoerbaar. Dit levert strijd op met enkele algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zoals een deugdelijke voorbereiding, wat vaker door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: 'Afdeling') is overwogen.
22. Voor dit plangebied zijn er natuuronderzoeken verricht, die als bijlagen 24 tot en met 27 zijn toegevoegd aan de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Uit de onderzoeken blijkt dat er veel verschillende beschermde diersoorten in het plangebied aanwezig zijn, variërend van de gewone dwergvleermuis en huismus tot aan de bunzing en vos alsmede invasieve soorten. Ook blijkt uit de onderzoeken dat voor bijvoorbeeld de huismus en gierzwaluw een ontheffing van de Provincie vereist is. Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt echter dat de vereiste ontheffing(en) van de provincie niet is/zijn aangevraagd, laat staan dat deze zijn verkregen. Ook dekt het ontwerpbestemmingsplan niet in dat de activiteiten die het beoogt niet mogen worden uitgevoerd zolang niet de vereiste ontheffingen zijn verkregen.
23. Uit de onderzoeken blijkt dat de huismus en gewone dwergvleermuis worden bedreigd met dit ontwerpbestemmingsplan.
24. Tauw heeft een globaal onderzoek verricht naar vleermuizen.¹⁰ Dit onderzoek is op de eerste plaats al niet verricht aan de hand van het Vleermuisprotocol 2021. Maar zelfs in dit globale onderzoek komt naar voren dat er binnen het plangebied mogelijke verblijfplaatsen zijn voor (dweg)vleermuizen. In dit rapport wordt geadviseerd om voorafgaand aan de realisatie een

¹⁰ Bijlage 24 Vleermuizen onderzoek Tauw, bij toelichting ontwerpbestemmingsplan.

onderzoek te laten verrichten in lijn met het Vleermuisprotocol 2021. Ook zijn diverse gebieden binnen het plangebied geschikt als foerageergebied en als vliegroute van vleermuizen. Later zijn het Natuuronderzoek Tauw, huismussenonderzoek door NWC en Nader onderzoek soorten door Antea verricht.

25. Opgemerkt dient te worden dat alleen de hieronder aangegeven locaties zijn onderzocht op vleermuizen, huismussen en gierzwaluwen.¹¹



Figuur 4.1 Alle objecten die paars en geel gekleurd zijn binnen deelgebied M4 zijn onderzocht op beschermde functies voor vleermuizen. Alles buiten de oranje begrenzing is niet onderzocht

Bron: 'Soort gericht ecologisch onderzoek Maasterras Dordrecht', Tauw 31 januari 2023)

26. Het is onduidelijk waarom de binnen het plangebied liggende locaties niet uitgebreider zijn onderzocht. Want uit de onderzoeken blijkt dat er meer geschikte locaties zijn waar de beschermde soorten zich kunnen bevinden. Immers blijkt uit de afbeelding hierboven dat enkel de paarse delen binnen het oranje kader zijn onderzocht. Nog onduidelijker is waarom potentiële verblijfslocaties niet zijn onderzocht, wat weer hieronder wordt weergegeven.

¹¹ Bijlage 25 Natuuronderzoek Tauw, bij toelichting ontwerpbestemmingsplan.



Figuur 4.2 Locaties waar onderzoek heeft plaatsgevonden naar huismus en gierzwaluw. Alleen de onderdelen binnen de begrenzing van het deelgebied M4 zijn onderzocht. De woningen ten oosten van het deelgebied M4 aan de Weeskinderendijk en het gebouw wat geel gemarkeerd is in het noordwestelijk deel van de kaart is niet onderzocht

Bron: 'Soort gericht ecologisch onderzoek Maasterras Dordrecht', Tauw 31 januari 2023)

27. De onderzoeken sluiten niet uit dat de benoemde beschermde soorten zich op andere plekken binnen het plangebied kunnen bevinden, omdat het niet nader is onderzocht.¹² In het onderzoek 'Nader onderzoek ecologie Maasterras te Dordrecht' door Antea Group daterende 16 oktober 2023 (dus een half jaar later dan het onderzoek van Tauw) wordt wel de gierzwaluw gespot (zie bijlage 27 bij de bijlagen bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan). Zelfs tien bij één inventarisatie.¹³ Ondanks dat concludeert Antea het volgende:¹⁴

'Tijdens de inventarisaties zijn er geen gierzwaluwen waargenomen die een binding hadden met de gebouwen in M2 en M5. Er zijn enkel overvliegende individuen waargenomen die geen binding met het onderzoeksgebied hadden.'

Deze conclusie is niet te volgen, omdat niet alle geschikte locaties van de gierzwaluw in het plangebied zijn onderzocht (zie afbeelding hieronder). Tegelijk zijn er wel meerdere gierzwaluwen gezien. Dit had voor de onderzoekers aanleiding moeten zijn om alle potentiële locaties te onderzoeken. Er zitten dus blinde vlekken in het onderzoek.

¹² Bijvoorbeeld Soortgericht ecologisch onderzoek Maasterras Dordrecht, 31 januari 2023, par. 4.3

¹³ 'Nader onderzoek ecologie Maasterras te Dordrecht, 16 oktober 2023, par. 4.1.2.

¹⁴ 'Nader onderzoek ecologie Maasterras te Dordrecht, 16 oktober 2023, par. 5.1.2.



Figuur 4.2 Gebouwen die geschikt zijn als nestlocatie voor de gierzwaluw (blauw omkaderd) in (de directe omgeving van) het onderzoekgebied (rood omkaderd). Bron: QGIS, 2023.
Bron: 'Nader onderzoek ecologie Maasterras te Dordrecht', Antea Group 16 oktober 2023

28. Ondanks de tekortkoming in het onderzoek, blijkt dat de omgeving van Weeskinderendijk geschikt is als verblijfplaats van de gewone dwergvleermuis en er in de omgeving een paarterritorium is van de gewone dwergvleermuis.¹⁵



Figuur 5.1 Beschermd functies van vleermuizen in deelgebied M4

¹⁵ Bijlage 25 Natuuronderzoek Tauw, bij toelichting ontwerpbestemmingsplan, par. 5.2.

29. Ook bevindt de huismus zich in en om de Weeskinderendijk:



Figuur 5.2 Beschermd functies van huismus in deelgebied M4

30. In paragraaf 2.7.6 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt benoemd dat er een ontheffing zal worden aangevraagd voor de aantasting van de verblijfplaatsen voor de huismus en gewone dwergvleermuis. Hierin wordt gesteld dat artikel 9, lid 9.5 van het ontwerpbestemmingsplan waarborgt dat er voorafgaand aan het vaststellen van het ontwerpbestemmingsplan een ontheffing voor de aantasting van de verblijfplaats voor de huismus en gewone dwergvleermuizen wordt aangevraagd. Dit blijkt echter niet uit artikel 9, lid 9.5. Daarin worden weliswaar regels gesteld, maar geen enkele regel heeft specifiek betrekking op bescherming van de diersoorten. Ook is er geen algemene planregel opgenomen die het verkrijgen van de ontheffing als eis stelt om de activiteiten te mogen verrichten. Dit klemt, te meer omdat er tot op heden geen ontheffing verkregen is van de provincie, althans dat blijkt niet uit de ter inzage gelegde stukken.
31. Het bovenstaande betekent dat niet de vereiste ontheffingen zijn verkregen van de provincie. Dit moet wel op grond van hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming. Dit leidt ertoe dat het ontwerpbestemmingsplan bij de huidige stand van zaken niet uitgevoerd / vastgesteld kan worden, omdat op voorhand redelijkerwijs vaststaat dat het soortenbeschermingsregime in de Wnb aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat. Wordt het bestemmingsplan toch (ongewijzigd) vastgesteld, dan is dit in strijd met artikel 3:2 Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) en/of artikel 3:46 Awb.¹⁶ Daarnaast kunnen de onderzoeken in twijfel worden getrokken. Want indien meerdere onderzoeken, zoals de 'Soortgericht ecologisch onderzoek Maasterras Dordrecht' van 31 januari 2023 en 'Nader onderzoek ecologie Maasterras te Dordrecht' van 16 oktober 2023, met elkaar worden vergeleken blijkt dat er steeds blinde vlekken zijn. De onderzoeken dienen uitgebreider te zijn omdat er wel bijvoorbeeld gierzwaluwen in groten getale

¹⁶ ABRvS 20 december 2023, ECLI:NL:RVS:2023:4777, r.o. 17.1 jo. 19.

worden gezien, maar niet alle potentiële locaties zijn onderzocht. Hiermee kan niet worden uitgesloten dat zich binnen het plangebied (nog) meer beschermde soorten bevinden, terwijl er sterke aanwijzingen zijn dat die er wel zijn.

32. Kortom, de onderzoeken zijn onvolledig en sluiten meer beschermde soorten niet uit dan al zijn vastgesteld. Op deze manier kunnen niet de vereiste ontheffingen worden aangevraagd. Ook dekt het ontwerpbestemmingsplan niet in dat de activiteiten niet kunnen worden uitgevoerd zolang niet de vereiste ontheffingen zijn verkregen.

Geen onderbouwing stikstof

33. Zoals al in paragraaf 2.7.4. van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt erkend is niet de meest actuele wijze van AERIUS-toets verricht. In feite is de stikstofberekening die nu ten grondslag ligt aan het ontwerpbestemmingsplan dus onbruikbaar, en geeft deze geen onderbouwing van de uitvoerbaarheid van het plan op het gebied van stikstof.
34. Bovendien, een essentiële voorwaarde voor het slagen van het bestemmingsplan is dat de *voorgenomen* terugdringing van het autogebruik, met lage parkeernormen, ook daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden. Of die voorwaarde gerealiseerd gaat worden, is op dit moment volledig onduidelijk – en is kennelijk ook nog afhankelijk van overleg met Rijkswaterstaat en de gemeente Zwijndrecht. In ieder geval is dit het zoveelste voorbeeld van het feit dat het plan op dit moment prematuur is en het plan in de huidige vorm niet vastgesteld kan worden vanwege het ontbreken van een essentieel actueel Aerijs-onderzoek, en het ontbreken van (duidelijkheid over) de essentiële randvoorwaarden.
35. In de toelichting wordt overigens weliswaar gesteld dat nieuw onderzoek zal plaatsvinden in het voorjaar van 2024 op basis van de meest actuele versie AERIUS, maar deze stelling is op geen enkele wijze geborgd (noch in de regels bij het ontwerpbestemmingsplan, noch op andere wijze).

Woningbouwcategorieën (artikel 9, lid 9.2.5)

36. Artikel 9, lid 9.2.5, bevat woningbouwcategorieën. Niet duidelijk, want niet gedefinieerd, is wat exact verstaan moet worden onder 'sociale huur', 'middenhuur' en 'betaalbare koop'.
37. Verder vragen cliënten zich af hoe dit ontwerpbestemmingsplan zich verhoudt tot de eisen van de Provincie Zuid-Holland met betrekking tot het percentage betaalbare woningen (vgl. Regionale Realisatieagenda's Wonen – Provincie Zuid-Holland waarin nog hogere percentages sociale huur zijn neergelegd in verhouding met het minimum dat in Nederland is vastgelegd).

Bereikbaarheid stad in het geding

38. De bereikbaarheid van de stad is een prioritair doel in de ontwikkelvisie Spoorzone. Ook wordt de bereikbaarheid benadrukt in de Omgevingsvisie 1.0. Het bestemmingsplan moet dus bijdragen aan dit doel. Voor de onderbouwing hiervoor, zie punt 7 in deze zienswijze.
39. De Omgevingsvisie 1.0 beoogt dat Dordrecht goed bereikbaar is over water, spoor en weg. De Omgevingsvisie 1.0 voorziet ook dat in de toekomst onvoldoende ruimte overblijft om het autogebruik verder te faciliteren.¹⁷
40. In het coalitieakkoord 2022 – 2026 wordt omschreven dat de stad goed bereikbaar moet blijven voor auto's. Zo staat dat er betere aansluitingen op N3 en A16 voor auto's wordt gerealiseerd. Ook wordt het openbaar vervoer versterkt.¹⁸
41. In het Mobiliteitsplan 2040 wordt aangegeven dat terugbrengen van autoverkeer alleen gebeurt als dat noodzakelijk en wenselijk is. Ook is het de ambitie om gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te bundelen op de verkeersaders zoals de A15, A16, N3, Laan der Verenigde Naties, Dokweg en Merwedestraat/Oranjelaan.¹⁹
42. Het stadscentrum is momenteel goed te bereiken vanuit de Weeskinderendijk, Ampèrestraat en Mijlweg. Ook heeft het parkeerterrein bij de Weeskinderendijk circa 550 parkeerplaatsen.
43. Het ontwerpbestemmingsplan lijkt onder andere te voorzien in de afsluiting van de stadsbrug voor autoverkeer, en - naar het zich laat aanzien - in woningbouw op de plek waar de stadsbrug verdwijnt. In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan staat enkel dat de stadsbrug wordt afgesloten. De stadsbrug verbindt de Brugweg met Hugo de Grootlaan, en is daarmee een belangrijke verbindingsweg. De drukte op de A16, de Laan der Verenigde Naties/Dokweg en de Weeskinderendijk zal meer toenemen. Ook zal Zwijndrecht lijden onder deze plannen. In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt benoemd dat voorafgaand aan het vaststellen van het bestemmingsplan, in overleg met Zwijndrecht en Rijkswaterstaat, nader onderzoek zal plaatsvinden om effecten en maatregelen beter in beeld te krijgen. In het Masterplan is op pagina 22 wel al aangegeven dat de stadsbrug weggaat, maar op pagina 23 lijkt de stadsbrug te worden gebruikt door bussen en fietsen. Al met al is de situatie onduidelijk, en doemt de vraag op wat nu precies het plan is?
44. Elk besluit van een bestuursorgaan moet evenredig zijn. Om te voldoen aan het evenredigheidsbeginsel zijn er in de jurisprudentie drie vereisten ontwikkeld. Hierbij is het van belang dat het vaststellen van het ontwerpbestemmingsplan een discretionaire bevoegdheid is, dus er is ruimte voor belangenafweging. Het besluit moet geschikt zijn om het beoogde doel te

¹⁷ Antea Group, 'VSP Maasterras', 10 november 2023, p. 11.

¹⁸ Antea Group, 'VSP Maasterras', 10 november 2023, p. 11.

¹⁹ Antea Group, 'VSP Maasterras', 10 november 2023, p. 12.

bereiken, het moet noodzakelijk zijn (dus niet met andere minder ingrijpende maatregelen te bewerkstelligen) en evenredig zijn.²⁰

45. Is het beoogde besluit om de stadsbrug af te sluiten geschikt? Het doel van de plannen is uiteindelijk om de verkeersveiligheid te bewerkstelligen en om de ruimte optimaal te benutten. Dit blijkt onder meer uit de Omgevingsvisie 1.0, het coalitieakkoord van de gemeente Dordrecht 2022 – 2026 en het Mobiliteitsplan 2040. Er is geen onderzoek, althans niet bekend bij cliënten, waarin wordt aangetoond dat het afsluiten van de stadsbrug voor autoverkeer bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Sterker nog, in paragraaf 2.2.5 van de toelichting wordt gesteld dat nader verkeers- en maatregelenonderzoek moet aantonen óf afsluiting (op termijn) wel mogelijk is.
46. De volgende vraag is of het afsluiten van de stadsbrug voor (auto)verkeer noodzakelijk is. Er zijn ook reële alternatieven mogelijk. De stadsbrug kan ook overgaan naar een tunnel. Dit punt is naar weten van cliënten niet onderzocht. Terwijl het wel een reëel alternatief is om de beoogde doelstellingen te bereiken, namelijk een bereikbare en gezonde (veilige) stad. Ook kunnen de doelen bereikt worden door de brug als fietsbrug te blijven gebruiken. Dan worden ook de doelstellingen voor het meer willen laten fietsen en lopen van mensen makkelijker haalbaar. Dit aspect is wel in de OER (par. 8.1.3) onderzocht. Echter wordt het niet duidelijk wat er met dit alternatief gebeurt. Uit het Masterplan wordt immers duidelijk dat auto's wel voorlangs de voet van de brug kunnen blijven rijden.²¹ Dit trekt de noodzakelijkheid om de stadsbrug autoluw te maken nog meer in twijfel.
47. De derde vraag is of het besluit evenredig is. In andere woorden, veroorzaakt het besluit niet meer schade dan het goed doet. Wegen de belangen tegen elkaar op? De gemeenteraad heeft hierin een zekere vrijheid. Echter is de vrijheid niet onbepikt. In vele beleidsdocumenten, zoals hiervoor al is benoemd, komt terug dat de stad goed bereikbaar moet blijven. Om de stadsbrug af te sluiten voor al het (auto)verkeer dan wel slopen creëert meer nadelige effecten dan het goed doet. Er wordt met een kanon op muggen geschoten. Ook zal het weghalen van de stadsbrug leiden tot meer drukte op andere plaatsen wat de bereikbaarheid van de stad ook nog eens verslechtert. Ook dit blijkt uit de onderzoeken.
48. Het bovenstaande komt erop neer dat het weghalen of afsluiten van de stadsbrug in strijd is met het evenredigheidsbeginsel. Met de huidige inzichten kan het bestemmingsplan simpelweg niet worden vastgesteld.

Onderzoek externe veiligheidsaspecten in verband met spoor en A16

49. Indien er gevaarlijke stoffen worden vervoerd is het Besluit externe veiligheid transportroutes (hierna: 'Bevt') van belang. Uit het onderzoeksrapport blijkt dat het plangebied in de buurt ligt van de basisnetroute en daarom onderzoek wordt verricht naar mogelijke gevaren.²²

²⁰ ABRvS 2 februari 2022, ECLI:NL:RVS:2022:285.

²¹ Mecanoo, 'Maasterras stedenbouwkundig masterplan', p. 43.

²² Antea Group, 'Onderzoek Externe veiligheid Maasterras', 22 november 2023.

50. Artikel 7 van het Bevt verplicht dat in het bestemmingsplan de mogelijkheden worden opgenomen over hoe personen zich in veiligheid kunnen brengen indien zich op de desbetreffende weg, spoorweg of het binnenwater een ramp voordoet. Ook moeten de mogelijkheden worden opgenomen op welke wijze de bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op de desbetreffende weg, spoorweg of binnenwater kan worden verwezenlijkt.
51. Over het bepaalde in artikel 7 Bevt moet het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen.²³ Het is onduidelijk of de veiligheidsregio op de hoogte is gesteld van het ontwerpbestemmingsplan en het externe veiligheidsonderzoek.
52. De vereisten uit artikel 7 van het Bevt zien cliënten niet (duidelijk) terug in het ontwerpbestemmingsplan, de toelichting en/of het 'Onderzoek Externe veiligheid Maasterras'. Dit moet alsnog in het definitieve bestemmingsplan worden opgenomen. Zonder deze vereisten is het bestemmingsplan incompleet. Een dergelijk bestemmingsplan mag niet worden vastgesteld. In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan staat onder paragraaf 2.3.6.3 enkel dat bij de stedenbouwkundig uitwerking van het openbaar gebied deze aspecten (deels) worden betrokken. Dit is echter ontoereikend, dit is een te algemeen beeld.²⁴ Het moet uitdrukkelijk in het bestemmingsplan worden opgenomen, anders is het ontwerpbestemmingsplan in strijd met artikel 3:2 en 3:46 van de Awb.
53. Daarnaast valt het op dat het betreffende onderzoeksrapport niet ingaat op drukte in het Maaspark.²⁵ Er wordt enkel ingegaan op dit terrein als evenemententerrein. Waardoor de uitgangspunten van het onderzoek anders worden dan bij een onderzoek naar een drukbezocht park. Daar kunnen mensen recreëren en in de zomer kan het er flink druk worden. Er is enkel gekeken naar mogelijke slachtoffers bij evenementen. Tegenwoordig zijn de zomers warmer en houden mensen ervan om buiten te zijn. Daarom dient uit oogpunt van zorgvuldige voorbereiding ook dit aspect te worden betrokken bij de externe veiligheidsbeoordeling.
54. Ook valt op dat een van de speelvoorzieningen voor kinderen erg dichtbij het spoor is.²⁶ In het onderzoeksrapport komt ook dit aspect niet terug. Alhoewel dit wordt gezien als 'beperkt kwetsbaar object', is het de vraag hoe wenselijk het is om een dergelijk voorzieningen naast een spoor te plaatsen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan staat onder paragraaf 2.3.6.3 (en artikel 13, lid 13.5.2 van de regels in het ontwerpbestemmingsplan) dat binnen de aanduiding 'veiligheidszone plasbrand' geen (beperkt-) kwetsbare gebouwen en activiteiten zijn toegestaan. Hieronder staat een afbeelding van zowel speellocaties (afkomstig uit het Masterplan) als een afbeelding uit het onderzoeksrapport voor externe veiligheid. Bij de eerste afbeelding, rechts bovenin, is een speellocatie die net in of net buiten de zone voor brandaandachtsgebied ligt. Brand houdt zich

²³ Artikel 9 Bevt.

²⁴ ABRvS 20 april 2022, ECLI:NL:RVS:2022:1153, r.o. 5 e.v.

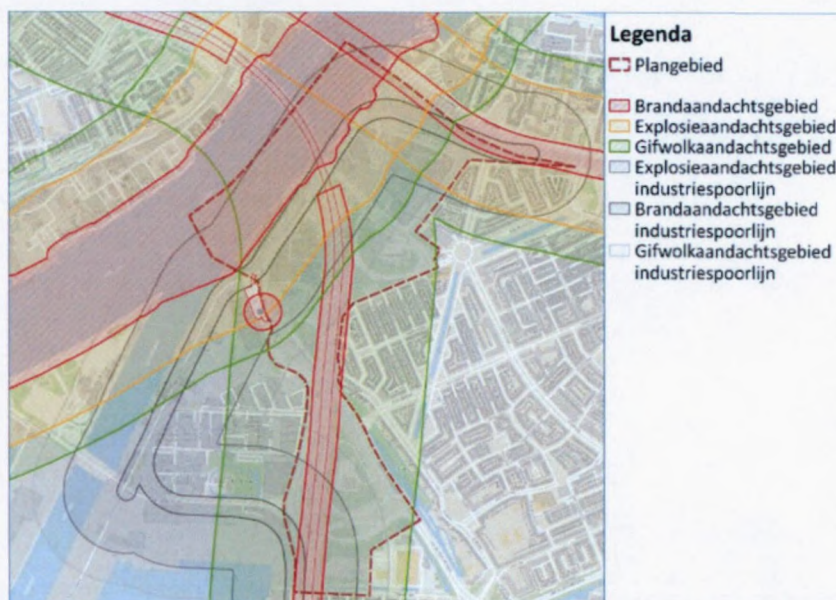
²⁵ Mecanoo, 'Maasterras stedenbouwkundig masterplan', p. 48.

²⁶ Mecanoo, 'Maasterras stedenbouwkundig masterplan', p. 60.

niet precies aan deze afstanden. Cliënten lijkt het zeer onverstandig om zo dichtbij een spoorweg waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd die brand kunnen veroorzaken een speellocatie te plaatsen. Als het binnen het brandaandachtsgebied ligt, mag er sowieso geen speellocatie worden neergezet.



Speelplaatsen kinderen 0-5 jaar en 6-12 jaar



Figuur 3.3 Aandachtsgebieden van de transportroutes en het waterstof-tankstation onder de Omgevingswet

55. Daarnaast valt het op dat in het Masterplan wordt aangegeven dat direct naast het spoor een kantoorlocatie is, zie de afbeelding hieronder. Een kantoorlocatie wordt gezien als een kwetsbaar object.²⁷ Volgens de regels uit het ontwerpbestemmingsplan mag dit kantoor, of de kantoren, niet zo dicht op het spoor worden gebouwd. Het aangegeven punt ligt binnen het brandaandachtsgebied / de aanduiding 'veiligheidszone plasbrand'. Hiermee voldoet het

²⁷ Antea Group, 'Onderzoek Externe veiligheid Maasterras', 22 november 2023, p. 16.

Masterplan niet aan het ontwerpbestemmingsplan, terwijl ze bedoeld zijn om aan te sluiten op elkaar. Dit geeft ook aan dat het ontwerpbestemmingsplan onzorgvuldig tot stand is gekomen.



Overzicht voorzieningen Maasterras

	Fase 1	Fase 2	Totaal
Ka Kantoren	8.125m ²		8.125m ²
C Cultuur	421m ²		421m ²
Be Bedrijven	2.005m ²	14.137m ²	16.142m ²
Di Dienstverlening	3.015m ²	1.024m ²	4.039m ²
Ho Horeca	602m ²	n.i.b.	602m ²
De Detailhandel	1.024m ²		1.024m ²
S - supermarkt krijgt plek op of rond het Cultuurplein			
[city]	300m ²		300m ²
H Hotel (casino/congres)		9.374m ²	9.374m ²
Totaal	15.492m ²	24.535m ²	40.027m ²

56. Uit het bovenstaande blijkt dat de vereiste veiligheidsmaatregelen niet of niet voldoende in acht zijn genomen. Ook levert dit strijd op met de eigen doelstellingen en vereisten uit het Bevt. Daarmee kan worden geconcludeerd dat het ontwerpbestemmingsplan onzorgvuldig tot stand is gekomen. Een dergelijk bestemmingsplan kan niet worden vastgesteld.

Zon- en daglichtstudies – te weinig zon | inbreuk op woon- en leefklimaat

57. Ondanks dat er geen wettelijke regels zijn voor zon- en daglichtstudies, moet in het bestemmingsplan een afweging worden gemaakt van alle bij het gebruik van de gronden betrokken belangen, waaronder de belangen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Binnen stedelijk gebied is het gebruikelijk om de lichte TNO-norm te hanteren, wat neerkomt op minimaal twee zonuren per dag in een woning.²⁸
58. In het Masterplan wordt ingegaan op de te bouwen woningen.²⁹ Het betreft hoogbouw tussen de 15 en 35 meter hoog. Aan de zijkanten zijn de gebouwen grotendeels groter dan aan de binnenkant van de locaties. Voor de locaties zijn ook zon- en daglichtstudies en windstudies uitgevoerd.³⁰
59. Niet duidelijk is óf, en zo ja: hoe, het woon- en leefklimaat van cliënten kan worden gegarandeerd als deze hoge gebouwen gebouwd worden en cliënten nog ter plaatse wonen.

²⁸ ABRvS 15 november 2023, ECLI:NL:RVS:2023:4253.

²⁹ Mecanoo, 'Maasterras stedenbouwkundig masterplan', p. 76 - 104

³⁰ Mecanoo, 'Maasterras stedenbouwkundig masterplan', p. 110 - 112

60. Uit de zon- en daglichtstudies blijkt bovendien dat er een aantal vrij grote punten op gebouwen zijn die op de peildata in de schaduw vallen. Dit lijkt continu te gebeuren: de studies laten zien dat op bepaalde punten continu schaduw is. Indien niet is voldaan aan de norm van minimaal twee uur zon per dag, is er geen sprake van een goed woon- en leefklimaat. Daarmee is niet voldaan aan de basisvereiste van een bestemmingsplan, het borgen van een goede ruimtelijke ordening. Het ontwerpbestemmingsplan kan onder deze omstandigheden niet worden vastgesteld.

Mogelijke schending mensenrechten kampbewoners

61. In het betreffende plangebied bevindt zich ook een woonwagenkamp. Woonwagenkampen worden bewoond door mensen met een bepaalde levenswijze die volgens Europese en internationale regels moeten worden beschermd. De Europese Commissie tegen Racisme en Intolerantie (hierna: 'ECRI') heeft zich in 2013 kritisch uitgelaten over de wijze waarop in Nederland wordt omgegaan met de huisvesting van woonwagenkampbewoners, Roma en Sinti.
62. Ook heeft de Raad van Europa '*Recommendation Rec2008/5*' en '*Recommendation Rec2005/4*' aangenomen waarin uitvoerig wordt besproken tegen welke discriminerende acties de woonwagenbewoners, Roma en Sinti aanlopen. In Rec2005/4 wordt de Europese overheden aanbevolen om de huisvesting van woonwagenbewoners, Roma en Sinti te waarborgen in zowel nationale als lokale regels.
63. Ook wordt verwezen naar een zaak van het Comité van Sociale Rechten (no. 62/2010). In deze zaak werd een standplaats weggehaald, daarbij overtrad de Belgische regering het beginsel van non-discriminatie. Ondanks dat de standplaatsen daar illegaal waren mochten zij niet worden weggehaald omdat de Belgische autoriteiten niet voldoende plekken voor hen beschikbaar stelden, ook niet in de bestemmingsplannen.
64. Een andere zaak betreft *Winterstein en anderen* tegen Frankrijk (nr. 27013/07) bij het Hof voor de Rechten van de Mens. Ook hier is het streven om een verblijfplaats met onder andere caravans en chalets te verwijderen zonder dat een alternatieve locatie werd aangewezen. Dit levert strijdigheid op met het recht op een privé- en familieleven en behuizing (artikel 8 EVRM), en het discriminatieverbod. Op grond van artikel 8 EVRM moet de gemeente de levenswijze van woonwagenkampbewoners faciliteren.
65. Ook in Nederland heeft de Nationale Ombudsman zich kritisch uitgelaten over de wijze waarop met woonwagenkampbewoners wordt omgegaan.
66. In het ontwerpbestemmingsplan wordt zover bekend helemaal niet gesproken over waar de woonwagenkampbewoners heen moeten. Er wordt geeneens een afweging gemaakt over de specifieke leefwijze van hen en hoe de gemeente dit wil beschermen. Het ontwerpbestemmingsplan schendt hiermee waarschijnlijk de Europese en internationale non-discriminatie regels. In de OER wordt gesproken over dat voor de woonwagens een nieuwe

locatie wordt gezocht. Dit is echter niet gegarandeerd in het ontwerpbestemmingsplan. Dit kan bijvoorbeeld op de wijze dat de locatie waar het woonwagencamp nu staat niet weg mag zonder dat er een alternatieve locatie is gevonden.

67. Cliënten zijn zich ervan bewust dat er wellicht onderling al afspraken zijn gemaakt. Echter maken zij zich als actieve en betrokken burgers zorgen om eventuele schending van mensenrechten in hun omgeving.

Mogelijkheid tot onteigening woningen Weeskinderdijk

68. In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan onder paragraaf 1.5 staat dat de bewoners van de Weeskinderdijk Oost in het uiterste geval zullen zal worden onteigend, om plaats te maken voor woningbouw in hoge dichtheid. Cliënten vinden dit uiterst onwenselijk. Cliënten wonen al jarenlang zeer fijn aan de Weeskinderdijk. Hier willen zij in principe ook blijven wonen. De omgeving is rustig, de woningen liggen dichtbij het station, centrum en de snelweg. Ook kent de buurt, zoals hierboven ook in onderzoeken is aangetoond, karakteristieke eigenschappen die elders niet snel kunnen worden teruggevonden.
69. Jaren geleden waren deze woningen al eens opgekocht door de gemeente vanwege herontwikkeling. Dit bleek destijds geen doorgang te vinden en toen werden de woningen weer verkocht. Nu, een aantal jaar later, deelt de gemeente mee dat zij de woningen toch weer kan gaan onteigenen. Dit druist in tegen het vertrouwen van burgers dat zij hebben in de overheid. Zij voelen zich een speelbal van de (mogelijke) ontwikkelingen. Dit levert strijd op met het rechtszekerheidsbeginsel, burgers weten niet meer waar zij aan toe zijn.
70. Cliënten benadrukken dat zij willen blijven wonen waar zij wonen, en dat zij zonder reëel alternatief niet willen, en niet kunnen, verhuizen.

Conclusie

71. Het ontwerpbestemmingsplan is te prematuur en niet rijp voor terinzagelegging, laat staan vaststelling. Dat blijkt alleen al uit de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan waarin met zoveel woorden wordt beschreven dat het bestemmingsplan (slechts) kan worden uitgevoerd als aan een aantal voorwaarden is voldaan. Op dit moment is volstrekt onduidelijk of / dat aan die voorwaarden zal worden voldaan.
72. Bovendien moet bij het doorlopen van een bestemmingsplanprocedure onder andere worden bekeken of de gemeenteraad op voorhand redelijkerwijs moet inzien dat de uitvoering van het bestemmingsplan niet mogelijk is. Dat uitvoering van het huidige bestemmingsplan onmogelijk is, staat buiten kijf: het ontwerpbestemmingsplan, en de daarin ten grondslag gelegde onderbouwingen/ onderzoeken, zijn **incompleet** en vergen nadere onderzoeken, nadere

ontheffingen en nader overleg met bijvoorbeeld omwonenden, Rijkswaterstaat en de gemeente Zwijndrecht.

73. Tegen die achtergrond gezien is het als gezegd onbestaanbaar dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Het uitdrukkelijke verzoek is dan ook om het bestemmingsplan **niet** vast te stellen.

Met vriendelijke groet,

Jan-Willem Verhoeven

STAMPED
DATE
00 JAN. 2024



Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

- Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
- Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)
- Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo
- Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (handschrift)