



Rapport

Datum: 22 oktober 2002
Rapportnummer: 2002/325

Klacht

Verzoeker klaagt erover dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Dordrecht, tot het moment van indiening van zijn klacht bij de Nationale ombudsman, het conceptbestemmingsplan waarin de tracékeuze voor de doortrekking van de Algolring te Dordrecht dient te worden opgenomen nog niet verder in procedure heeft gebracht, zodat onduidelijk blijft binnen welke termijn er een veilige verkeersontsluiting van het gebied ten oosten van de Schenkeldijk te Dordrecht kan worden gerealiseerd.

Beoordeling

I. INLEIDING

1. Verzoeker is woonachtig aan de Zuidendijk te Dordrecht, en ondervindt dagelijks overlast van het vele - gemotoriseerde - verkeer dat de dijk onder andere gebruikt als verbindingsweg tussen de wijken Sterrenburg en Dubbeldam en als toegangsweg naar het in de nabijheid van de woning van verzoeker gelegen sportterrein.
2. Bij brief van 1 februari 1989 deelde het college van burgemeester en wethouders verzoeker onder andere mee dat, in overeenstemming met het advies van de commissie Stadsontwikkeling, een aantal maatregelen ter ontlasting van de verkeersdruk genomen zou worden. Eén van deze maatregelen betrof het verrichten van een studie naar het (versneld) doortrekken van de Copernicusweg.
3. In zijn vergadering van 21 december 1993 besloot de raad van de gemeente Dordrecht om een deel van de Zuidendijk af te sluiten voor het gemotoriseerd verkeer en een nieuwe verbinding tussen de wijken Sterrenburg en Dubbeldam te realiseren via het doortrekken van de Algolring. De nieuwe verkeersontsluiting werd opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan "Algolring/Schenkeldijk" van februari 1994.
4. In reactie op het ontwerpbestemmingsplan stelde de Provinciaal Planologische Commissie op 22 september 1994 dat de voorgestelde verkeersoplossing prematuur was, omdat eerst de gevolgen van (toekomstige) grootschalige ontwikkelingen in en rond de wijk Sterrenburg bekend dienden te zijn. Naar aanleiding van deze opmerking is in maart 1997 de Beleidsvisie Verkeer en Vervoer door de raad van de gemeente Dordrecht vastgesteld.
5. Na overleg tussen de gemeente Dordrecht en de provincie Zuid-Holland, werd ambtelijk geconcludeerd dat alleen via een bestuurlijk overleg en het verder in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan "Algolring/Schenkeldijk" uitsluitel verkregen kon worden over de vraag of met deze beleidsvisie afdoende inzicht was gegeven in de gevolgen van (toekomstige) grootschalige ontwikkelingen in en rond de wijk Sterrenburg. In april 1999 is van de zijde van de provincie toegezegd zich niet te verzetten tegen de inhoud van de

beleidsvisie, ondanks het feit dat de beleidsvisie geen uitgewerkte antwoorden geeft op de vragen over de Algolring en de Zuidendijk.

6. Nadat verzoeker zich op 2 juli 1998 tot de betrokken gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland had gewend, ontving verzoeker een afschrift van een ambtelijke notitie van de gemeente Dordrecht van 16 augustus 1998 waarin, ten aanzien van de planning van de procedure voor het ontwerpbestemmingsplan "Algolring/Schenkeldijk", werd uitgegaan van besluitvorming door het college van burgemeester en wethouders in mei 1999, behandeling in de gemeenteraad in september 1999 en besluitvorming door het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland in maart 2000, waarna het bestemmingsplan - rekening houdend met een eventuele procedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State - in juli 2001 onherroepelijk zou kunnen zijn. De betrokken gedeputeerde deelde verzoeker tevens mee dat naar verwachting eind 1999 het desbetreffende bestemmingsplan ter goedkeuring aan het college van gedeputeerde staten zou kunnen worden aangeboden.

7. Naar aanleiding van een brief die verzoeker aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer had gestuurd, ontving verzoeker een afschrift van de reactie van het college van burgemeester en wethouders van 19 september 2000 aan de Rijksplanologische Dienst, Inspectie Ruimtelijke Ordening West. In deze reactie deelde het college de inspecteur mee dat, zodra de exacte tracékeuze van de doortrekking van de Algolring bekend was, het bestemmingsplan verder in procedure gebracht zou worden. Naar verwachting van het college zou dit in het laatste kwartaal van 2000 of het eerste kwartaal van 2001 plaatsvinden.

8. Omdat ook in het eerste kwartaal van 2001 het ontwerpbestemmingsplan nog niet verder in procedure was gebracht, vroeg verzoeker de Nationale ombudsman op 3 april 2001 om een onderzoek in te stellen.

II. Ten aanzien van het niet verder in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan "Algolring/Schenkeldijk"

1. In reactie op de klacht van verzoeker deelde het college van burgemeester en wethouders de Nationale ombudsman op 17 oktober 2001 mee dat na vaststelling van de Beleidsvisie Verkeer en Vervoer in maart 1997 het bestemmingsplan weer verder was opgepakt, doch al snel bleek dat het plan onvoldoende inzicht gaf in het daadwerkelijke tracé van de door de raad in 1993 gekozen variant. Pas eind 2000 was duidelijk dat een tracé door de dijk niet mogelijk was, omdat dit de waterkerende functie daarvan doorbrak en het waterschap zich met deze oplossing niet kon verenigen, tenzij elders dijkverzwaringen plaatsvonden.

2. Nadat het standpunt van het waterschap bekend was zijn begin 2001 de effecten van de doortrekking van de Algolring op de omgeving verder uitgewerkt. De rapportage over deze

effecten en de verder te volgen procedure is op 29 mei 2001 door het college van burgemeester en wethouders behandeld, en op 28 juni 2001 oriënterend door de commissie Ruimtelijke Ontwikkeling besproken.

3. Ten aanzien van de klacht van verzoeker stelt het college dat deze als constatering juist is. Het college acht de klacht echter ongegrond, aangezien de redenen voor het uitblijven van de beslissing om het bestemmingsplan verder in procedure te brengen naar de mening van het college valide zijn. Het college stelt dat de totstandkoming van besluiten als de onderhavige van zoveel factoren afhankelijk is, dat niet snel harde uitspraken gedaan kunnen worden over de datum waarop die besluiten zullen worden genomen. Bovendien zijn, naar de mening van het college, verzoeker geen toezeggingen gedaan over de datum waarop het bestemmingsplan verder in procedure gebracht zou worden, maar is een verwachting uitgesproken over een mogelijke periode.

4. Ingevolge artikel 10, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (zie Achtergrond, onder 1.) dient de gemeenteraad voor het gebied dat niet tot een bebouwde kom behoort een bestemmingsplan vast te stellen, waarbij - voor zover nodig - de bestemming van de in het plan begrepen grond wordt aangewezen en voorschriften worden gegeven omtrent het gebruik van de in het plan begrepen grond en de zich daarop bevindende opstallen.

Ingevolge het tweede lid van voornoemd artikel kan de gemeenteraad voor het gebied dat wel tot een bebouwde kom behoort een bestemmingsplan vaststellen.

Artikel 33, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bepaalt dat een bestemmingsplan tenminste eenmaal in de tien jaren wordt herzien.

5. Ingevolge art. 9, tweede lid, van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (zie Achtergrond, onder 2.) moet bij de voorbereiding van een ontwerp voor een bestemmingsplan het desbetreffende onderzoek `van stonde af aan' mede betrekking hebben op de uitvoerbaarheid van het plan. Het bestemmingsplan moet uiteindelijk in zijn totaliteit uitvoerbaar zijn, waarbij het realiteitsgehalte van het plan, hoe globaal in den beginne ook opgezet, vanaf het begin mede in ogenschouw wordt genomen.

6. Blijkens de mededelingen van de secretaris van de gemeente Dordrecht van 11 april en 3 oktober 2002 is voor het, binnen de bebouwde kom van de gemeente Dordrecht gelegen, perceel van verzoeker deels sedert 25 maart 1964 het bestemmingsplan "Herziening van een gedeelte van het uitbreidingsplan in hoofdzaak" en deels sedert 27 mei 1970 het bestemmingsplan "Sterrenburg" van toepassing. Verzoekers perceel heeft deels de bestemming "passieve recreatie" en deels de bestemming "berm, groenstrook of plantsoen".

7. Vastgesteld dient te worden dat het bestemmingsplan "Sterrenburg" sedert 27 mei 1970 niet is herzien. Het ontwerpbestemmingsplan "Algolring/Schenkeldijk", dat mede betrekking

heeft op het perceel van verzoeker, dateert uit februari 1994, doch is na eerste behandeling door de Provinciaal Planologische Commissie niet verder in procedure gebracht.

8. Verzoeker heeft er belang bij dat het, in februari 1994 vastgestelde, ontwerpbestemmingsplan verder in procedure wordt gebracht, aangezien hierdoor de verkeersdruk op de Zuidendijk wordt verminderd en duidelijkheid wordt verkregen over de bestemming van zijn perceel en de daaraan verbonden voorschriften.

9. Naar aanleiding van het standpunt van de Provinciaal Planologische Commissie van 22 september 1994 omtrent het ontwerpbestemmingsplan heeft de raad van de gemeente Dordrecht in maart 1997 de Beleidsvisie Verkeer en Vervoer opgesteld. Deze beleidsvisie was noodzakelijk om een inzicht te geven in de gevolgen van grootschalige ontwikkelingen in en rond de wijk Sterrenburg. In april 1999 heeft de provincie Zuid-Holland toegezegd zich niet te verzetten tegen de beleidsvisie. Bij vaststelling van het, op de beleidsvisie gebaseerde, Wijkverkeersplan Sterrenburg in juni 2000 is het raadsbesluit van 21 december 1993 tot doortrekking van de Algolring overgenomen.

10. Ten aanzien van de planning van de procedure voor het ontwerpbestemmingsplan "Algolring/Schenkeldijk", werd blijkens een op 16 augustus 1998 door de gemeente Dordrecht opgestelde ambtelijke notitie rekening gehouden met besluitvorming door het college van burgemeester en wethouders in mei 1999.

11. Naar aanleiding van het verzoek om informatie door de Rijksplanologische Dienst, Inspectie Ruimtelijke Ordening West deelde het college op 19 september 2000 mee dat, wanneer de tracékeuze bekend zou zijn, naar verwachting in het laatste kwartaal van 2000 of het eerste kwartaal van 2001 het bestemmingsplan verder in procedure zou worden gebracht.

12. In zijn standpunt dat de klacht van verzoeker als constatering weliswaar juist is, doch ongegrond geacht moet worden, aangezien de totstandkoming van besluiten als de onderhavige van veel factoren afhankelijk is en er bovendien geen toezeggingen zijn gedaan, maar slechts verwachtingen zijn uitgesproken kan het college, gelet op het bovenstaande, niet worden gevolgd.

13. Zoals hiervoor onder 5. al is aangegeven, moet ingevolge art. 9, tweede lid, van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (zie Achtergrond, onder 2.) bij de voorbereiding van een ontwerp voor een bestemmingsplan het desbetreffende onderzoek `van stonde af aan' mede betrekking hebben op de uitvoerbaarheid van het plan. Het realiteitsgehalte van het bestemmingsplan, hoe globaal in den beginne ook opgezet, moet vanaf het begin mede in ogenschouw worden genomen.

Nu eerst eind 2000 bekend was dat een tracé door de dijk op bezwaren bij het waterschap stuitte, kan niet gesteld worden dat het college bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan "Algolring/Schenkeldijk" van februari 1994 het realiteitsgehalte daarvan voldoende in ogenschouw heeft genomen.

Daarbij geldt dat, alhoewel al snel na vaststelling van de Beleidsvisie Verkeer en Vervoer in maart 1997 bleek dat het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende inzicht gaf in het daadwerkelijke tracé van de door de raad in 1993 gekozen variant, door of namens het college in augustus 1998 en september 2000 uitspraken zijn gedaan over het verder in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan. Eerst na vaststelling van het Wijkverkeersplan Sterrenburg in juni 2000, waarbij het raadsbesluit van 21 december 1993 werd herbevestigd, werd duidelijkheid verkregen over het standpunt van het waterschap omtrent het gekozen tracé.

De onderzochte gedraging is niet behoorlijk.

III. Ten aanzien van het niet verder in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan "Algolring/Schenkeldijk" na 5 april 2001

1. Het verzoekschrift van verzoeker dateert van 3 april 2001. Blijkens de - in de loop van het door de Nationale ombudsman ingestelde onderzoek - van verzoeker en van het college van burgemeester en wethouders ontvangen stukken hebben er, na ontvangst van het verzoekschrift, verschillende activiteiten plaatsgevonden. Gelet hierop is er aanleiding het volgende op te merken.

2. In zijn vergadering van 29 mei 2001 behandelde het college van burgemeester en wethouders de nota 'De Algolring, de gewijzigde inzichten en een nieuwe aanpak'. Het college besloot kennis te nemen van de in de nota weergegeven nieuwe gezichtspunten en deze nota ter kennis te brengen van, en oriënterend te bespreken in, de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling.

In voornoemde nota werd het college geadviseerd om, rekening houdend met de nieuwe inzichten, alsnog uitvoering te geven aan het raadsbesluit van 21 december 1993 door een deel van de Zuidendijk - met uitzondering van het bestemmingsverkeer - voor het verkeer af te sluiten en over te gaan tot aanleg van de verlengde Algolring.

Blijkens de bij de nota gevoegde tijdsplanning werd uitgegaan van besluitvorming door de raad in december 2002, waarna het bestemmingsplan - rekening houdend met een eventuele procedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State - na de zomer van 2003 onherroepelijk zou kunnen zijn.

3. Tijdens de behandeling van de nota in de vergadering van de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling van 28 juni 2001 werd door de leden van de commissie geen eenduidig standpunt ingenomen, waarna de commissie akkoord ging met het voorstel van de

betrokken wethouder om drie varianten; te weten het doortrekken van de Algolring, het aanleggen van een nieuwe weg aan de noordzijde van de Zuidendijk en het (in de spits) flexibel afsluiten van de Zuidendijk verder uit te werken.

4. In het 'Verkeersonderzoek Zuidendijk en omgeving' van 25 februari 2002 zijn voornoemde drie varianten verder uitgewerkt. In zijn vergadering van 26 maart 2002 besloot het college in te stemmen met de - ambtelijk - voorgestelde voorkeursvariant: de aanleg van een nieuwe weg aan de noordzijde van de Zuidendijk, gecombineerd met een flexibele afsluiting van de Zuidendijk. Voor de realisering van deze variant is het verwerven van het perceel van verzoeker en de sloop van diens woning noodzakelijk.

5. In de, tijdens de collegevergadering, behandelde begeleidende nota werd uitgegaan van besluitvorming door het college over de voorgestelde voorkeursvariant in mei 2002 en behandeling in de commissievergadering van mei of juni 2002.

6. Op 17 juni 2002 is verzoeker tussentijds geïnformeerd over de stand van zaken. Daarbij werd aangegeven dat, rekening houdend met de door een adviesbureau uit te brengen rapportages, in augustus 2002 een voorstel aan het college zou worden voorgelegd en behandeling in de raadscommissie waarschijnlijk in september 2002 zou plaatsvinden.

7. Uit het vorenstaande blijkt dat de door het college in zijn vergadering van 26 maart 2002 behandelde planning, inzake de besluitvorming omtrent de voorgestelde voorkeursvariant, (wederom) niet is gehaald.

Ongeacht de redenen die hieraan ten grondslag liggen, dient te worden opgemerkt dat verzoeker is gebaat bij het op zo kort mogelijke termijn innemen van een standpunt over het realiseren van de eerder gekozen variant (de doortrekking van de Algolring) of het realiseren van de thans voorgestelde variant (het aanleggen van een nieuwe weg aan de noordzijde van de Zuidendijk), aangezien - voor zover thans valt te overzien - bij het aanleggen van een nieuwe weg aan de noordzijde van de Zuidendijk de woning van verzoeker zal moeten wijken.

Gelet op het belang dat verzoeker heeft bij duidelijkheid omtrent de handhaafbaarheid van zijn woning en mede gelet op de gevolgde procedure tot 5 april 2001 mag van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Dordrecht worden verwacht dat het op zo kort mogelijke termijn een voorstel aan de raad voorlegt, aan de hand waarvan de raad zich definitief kan uitspreken over het doortrekken van de Algolring, dan wel het realiseren van een nieuwe ontsluiting ten noorden van de Zuidendijk.

De onderzochte gedraging is niet behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Dordrecht is gegrond.

Onderzoek

Op 5 april 2001 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer X te Dordrecht, met een klacht over een gedraging van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Dordrecht.

Naar deze gedraging werd een onderzoek ingesteld.

In het kader van het onderzoek werd het college verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben.

Vervolgens werd verzoeker in de gelegenheid gesteld op de door het college verstrekte inlichtingen te reageren.

Tevens werd het college een aantal specifieke vragen gesteld.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen.

De reacties van betrokkenen gaven aanleiding het verslag aan te vullen.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

A. feiten

1. Verzoeker woont sedert 1973 aan de Zuidendijk te Dordrecht. Deze dijk wordt onder andere gebruikt als verbindingsweg tussen de wijken Sterrenburg en Dubbeldam en als toegangsweg naar sportterreinen. Verzoeker ondervindt hier dagelijks overlast van, omdat de Zuidendijk niet is berekend op de hoeveelheid - gemotoriseerd - verkeer.

2. Naar aanleiding van een door verzoeker ingediend bezwaarschrift tegen de aanleg van een bosgebied deelde het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Dordrecht verzoeker op 1 februari 1989 mee dat, in overeenstemming met het advies van de commissie Stadsontwikkeling, een aantal verkeersmaatregelen getroffen zou worden ter ontlasting van de verkeersdruk op de Zuidendijk.

Zo zou onder andere een studie worden verricht naar het doortrekken van de Copernicusweg vanaf de Leeuwstraat naar de Schenkeldijk en zouden de mogelijkheden onderzocht worden om het doortrekken in de meerjarenplanning naar voren te halen.

Tevens zou worden afgezien van de aanleg van een vrij liggend fietspad ten westen van de Schenkeldijk en ten zuiden van de Zuidendijk.

3. Op 21 december 1993 stemde de raad van de gemeente Dordrecht in met een aantal verkeerskundige maatregelen om een deel van de Zuidendijk (gelegen tussen de Leeuwstraat en de Schenkeldijk) af te sluiten voor het doorgaand gemotoriseerd verkeer. Tevens besloot de raad een alternatieve ontsluiting te creëren door de Algolring over de Schenkeldijk door te trekken en aan te laten sluiten op de (toen nog aan te leggen) Schenkeldijk-beneden.

De ontsluiting werd opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan "Algolring/Schenkeldijk", dat dateert uit februari 1994.

4. In reactie op dit plan stelde de Provinciaal Planologische Commissie (hierna: PPC) zich op 22 september 1994 op het standpunt dat de voorgestelde oplossing voor een nieuwe verbinding tussen beide wijken te prematuur was, omdat eerst de gevolgen van (toekomstige) grootschalige ontwikkelingen in en rond de wijk Sterrenburg bekend dienden te zijn. Verzoeker is over het standpunt van de PPC op 23 maart 1995 geïnformeerd door de betrokken gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland.

5. Mede naar aanleiding van het standpunt van de PPC stelde de gemeente Dordrecht de Beleidsvisie Verkeer en Vervoer op. Deze, in maart 1997 door de raad vastgestelde, beleidsvisie gaf inzicht in de gewenste verkeersstructuren binnen de gehele gemeente Dordrecht. Na ambtelijke bespreking van de beleidsvisie met de provincie Zuid-Holland werd geconcludeerd dat alleen via bestuurlijk overleg en het verder in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan "Algolring/Schenkeldijk" uitsluitel verkregen kon worden over de vraag of de Beleidsvisie Verkeer en Vervoer afdoende inzicht gaf in de gevolgen van de (toekomstige) grootschalige ontwikkelingen in en rond de wijk Sterrenburg.

6. Bij brief van 2 juli 1998 wendde verzoeker zich tot de betrokken gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland. In reactie op deze brief deelde de gedeputeerde verzoeker op 7 augustus 1998 mee dat uit ambtelijke informatie van de gemeente Dordrecht kon worden opgemaakt dat, op basis van de inmiddels vastgestelde beleidsvisie, meerdere wijkverkeersplannen werden opgesteld. Het wijkverkeersplan zou, voor wat betreft de Zuidendijk en het doortrekken van de Algolring, leiden tot het wijzigen van het bestemmingsplan. Verzoeker werd tevens meegedeeld dat de gemeente Dordrecht voorzag dat het desbetreffende bestemmingsplan eind 1999 aan het college van gedeputeerde staten ter goedkeuring zou kunnen worden aangeboden.

7. In aanvulling op de reactie van de gedeputeerde stuurde de Directie Ruimte, Groen en Gemeenten, Eenheid Strategische Projecten, van de provincie Zuid-Holland verzoeker een afschrift van de ambtelijke notitie van de gemeente Dordrecht van 16 augustus 1998, waarin de planning van de procedure voor het bestemmingsplan "Algolring/Schenkeldijk"

stond opgenomen.

Voormelde planning ging uit van besluitvorming door het college van burgemeester en wethouders in mei 1999, waarna behandeling in de raadscommissie en gemeenteraad van september respectievelijk november 1999 zou kunnen plaatsvinden. Het college van gedeputeerde staten van de provincie Zuid-Holland zou in maart 2000 een besluit kunnen nemen, zodat - rekening houdend met een eventuele procedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State - het bestemmingsplan in juli 2001 onherroepelijk zou kunnen zijn.

8. Op 30 maart 2000 wendde verzoeker zich tot de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. In zijn brief vroeg verzoeker de aandacht van de minister voor de handhaving van de regelgeving op het terrein van de ruimtelijke ordening door de gemeente Dordrecht.

9. Naar aanleiding van voornoemde brief werd het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Dordrecht op 10 mei 2000 door de Rijksplanologische Dienst, Inspectie Ruimtelijke Ordening West gevraagd nadere informatie te verstrekken.

In reactie hierop deelde het college de inspectie op 19 september 2000, van welke reactie tevens een afschrift aan verzoeker werd gestuurd, onder meer het volgende mee:

“In het kader van het productiebos (...) “de Elzen” (...) zijn in het verleden bezwaren ingediend die door de Raad van State zijn behandeld. In het kader van deze behandeling is door de gemeente toegezegd te zullen voorzien in een veilige ontsluiting van het gebied. (...) In het kader van het artikel 10 BRO-overleg oordeelde de PPC echter dat er onvoldoende inzicht in de verkeersstructuur van Sterrenburg werd geboden (...).

Wat momenteel nog niet duidelijk is, is de exacte tracékeuze van de doortrekking. Bij voorkeur zou (...) de Algoring in de toekomst de Schenkeldijk moeten doorsnijden. De Schenkeldijk heeft echter tot op zekere hoogte nog een waterkerende functie. Met het waterschap (...) wordt momenteel overlegd in hoeverre doorsnijding van de dijk mogelijk is. Wanneer de tracékeuze bekend is zal het bestemmingsplan verder in procedure worden gebracht (naar verwachting in het laatste kwartaal 2000 of in het eerste kwartaal van 2001).”

10. Naar aanleiding van de reactie van het college deelde de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer verzoeker op 26 september 2000 mee het te betreuren dat de ontwikkeling van een veilige verkeersontsluiting kennelijk reeds jarenlang op zich laat wachten, maar constateerde tevens dat de gemeente Dordrecht haar inspanningen er op richtte een bestemmingsplan vast te stellen en de situatie daarmee in overeenstemming te brengen met de uitspraak van de Raad van State.

De Minister deelde verzoeker ten slotte mee dat hij de gemeente Dordrecht zou verzoeken spoedig voortgang te maken met de bestemmingsplanprocedure.

11. Onder verwijzing naar het van de gemeente Dordrecht ontvangen afschrift van de brief van 19 september 2000 vroeg verzoeker de burgemeester op 29 september 2000 om een - door de burgemeester goedgekeurde - planning van het doortrekken van de Algolring.

Een reactie op deze brief bleef, behoudens de bevestiging van de ontvangst daarvan, uit.

12. Wel is verzoeker door het college van burgemeester en wethouders op 12 januari 2001 - naar aanleiding van de door verzoeker ingediende bedenkingen op de ontwikkeling 'Parc Dordwijkzone Zuid' - schriftelijk meegedeeld dat in het uit april 2000 daterende 'Wijkverkeersplan Sterrenburg' ten aanzien van het doortrekken van de Algolring staat opgenomen dat het uit december 1993 daterende principebesluit van de raad tot doortrekking van de Algolring is overgenomen en dat voor de planvorming c.q. uitwerking een aparte bestemmingsplanprocedure volgt.

13. Omdat ook in het eerste kwartaal van 2001 het bestemmingsplan nog niet verder in procedure was gebracht, vroeg verzoeker de Nationale ombudsman op 3 april 2001 om een onderzoek in te stellen naar het niet verder in procedure brengen van het bestemmingsplan "Algolring/Schenkeldijk".

14. Na zijn verzoek aan de Nationale ombudsman ontving verzoeker een brief van de betrokken gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland. In zijn brief van 19 april 2001 schreef de gedeputeerde, tevens voorzitter van de PPC, dat de gemeente Dordrecht binnenkort een, ten opzichte van 1994, aangepast voorontwerpbestemmingsplan in procedure zou brengen, welk plan nog in 2001 ter advisering aan de PPC zou worden voorgelegd.

15. Na opening van het onderzoek ontving de Nationale ombudsman van verzoeker een afschrift van een artikel uit 'De Dordtenaar' van 29 juni 2001. Uit dit artikel bleek dat in de vergadering van de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling van de gemeente Dordrecht van 28 juni 2001 de problematiek inzake de verkeersdruk op de Zuidendijk aan de orde was gesteld. Uit de - in de loop van het onderzoek - van de gemeente Dordrecht ontvangen informatie bleek dat tijdens deze commissievergadering de nota 'De Algolring en omgeving, de gewijzigde inzichten en een nieuwe aanpak' was behandeld.

16. In zijn vergadering van 29 mei 2001 had het college van burgemeester en wethouders onder andere besloten kennis te nemen van de in voornoemde nota weergegeven nieuwe inzichten. Daarnaast had het college besloten de nota ter kennis te brengen van de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling en deze aldaar oriënterend te laten bespreken, waarna de nota opnieuw in het college behandeld zou kunnen worden. Tevens had het college besloten een reële financiële vergelijking te doen opstellen tussen de

verschillende, in de nota genoemde, varianten, inclusief de variant van het alleen afsluiten van de Zuidendijk.

17. In de nota 'De Algolring en omgeving, de gewijzigde inzichten en een nieuwe aanpak' staat onder meer het volgende opgenomen:

"Door de aanleg van het bosgebied de Elzen nabij de Viersprong in 1989 en de openstelling van de Randweg (N3) zou de verkeersdruk op de Zuidendijk en de Schenkeldijk aanzienlijk toenemen. Om de overlast van het verkeer voor de omgeving, in dit geval de Zuidendijk en de Schenkeldijk, te beperken werden maatregelen noodzakelijk geacht. Behalve deze aanleiding is tevens het volgende van belang. Reeds lange tijd werden en worden plannen ontwikkeld ter verbetering van de verbinding van de wijk Sterrenburg enerzijds en de Biesbosch, de sportvelden langs de Schenkeldijk en de wijk Dubbeldam anderzijds. Gezocht is naar een oplossing.

Na de afweging van diverse factoren, zoals financiën, comfort, kwaliteit en veiligheid fietsroute, bereikbaarheid sportpark Schenkeldijk vanaf Sterrenburg (per auto), milieuhinder en het handhaven van bestaande panden werd één tracé als de meest voor de hand liggende oplossing gezien. De raad heeft op 21 december 1993 een besluit genomen de verlengde Algolring aan te leggen als een route loodrecht op en over de Schenkeldijk, aansluitend op de Schenkeldijk-beneden:

(...)

1.2 Doelstelling

Welke afwegingen moeten worden gemaakt en welke procedure moet gevolgd worden, om uitvoering te geven aan het raadsbesluit van 1993?

(...)

2 Voorgeschiedenis

Voor het plangebied gelden 2 bestemmingsplannen. Voor de Copernicusweg/Algolring is het op 10 maart 1992 vastgestelde bestemmingsplan "Sterrenburg I en II" van toepassing. Voor de Schenkeldijk geldt het bestemmingsplan "Schenkeldijk". (...)

Om de planologische ingreep breder in te kaderen en de vereiste artikel 19 procedures inhoudelijk van een stevig draagvlak te voorzien werd in 1994 een ontwerpbestemmingsplan ontwikkeld: "Algolring-Schenkeldijk".

Het bestemmingsplan "Algolring-Schenkeldijk" werd in september 1994 in het kader van het vooroverleg met de provincie, naar de gemeente teruggezonden met de mededeling dat eerst een verkeersvisie op tafel moest liggen. Besloten is toen, om de opgestarte

procedure aan te houden en om de Algolring en de Schenkeldijkprocedure te ontkoppelen. De Schenkeldijkprocedure werd doorgezet en de aanleg van de Schenkeldijk als fietspad en de Schenkeldijk-beneden zijn inmiddels gerealiseerd.

De Beleidsvisie Verkeer en Vervoer is in 1997 door de raad vastgesteld. De beleidsvisie geeft geen uitgewerkte antwoorden op de vragen over de Zuidendijk en de Algolring. In april 1999 heeft de provincie toegezegd zich niet te verzetten tegen deze Beleidsvisie. Bij de vaststelling van het Wijkverkeersplan Sterrenburg in juni 2000 is het raadsbesluit tot doortrekking van de Algolring overgenomen. In het Wijkverkeersplan wordt uitgegaan van een 30 km weg en wordt niet specifiek gesproken over een extra ontsluitingsfunctie voor een eventueel golfcomplex met woningen, naast de ontsluiting van het Sportcomplex en het Buitengebied.

In het kader van het ontwerpbestemmingsplan "Algolring-Schenkeldijk" is een akoestisch onderzoek verricht naar de gevolgen van wegen in het plangebied, gebaseerd op het rapport van de technische milieudienst uit 1993.

In het Wijkverkeersplan is de toekomstige doortrekking van de Algolring, zoals eerder vermeld als een 30 km-weg aangewezen. Juridisch gezien hoeft hiervoor geen geluidsprocedure gevolgd te worden.

In januari 2001 heeft de Raad ingestemd met de richtlijnen van de MER, waarin uitgegaan wordt van de autonome ontwikkeling betreffende de aanleg van de Algolring. Het plangebied zal voor auto's onder andere ontsloten worden via doortrekking van de Algolring. De te verwachten gevolgen (bij doorgang) van het project Golf & Wonen zijn inmiddels bekend.

3. De afweging

Bij de doortrekking van de Algolring kunnen grofweg 2 opties worden onderscheiden:

1. Via een coupure door de Schenkeldijk aansluiten op de Schenkeldijk-beneden (Varianten 1, 2, 4 en 5);
2. Aansluiting middels een dijklichaam loodrecht op de Schenkeldijk, vervolgens aansluiten op de Schenkeldijk-beneden door deze laatste ter hoogte van de Algolring, op gelijk niveau te brengen met de Schenkeldijk (Variant 3, de voorkeursvariant);

(...)

Het hierboven genoemde onderscheid wordt in het navolgende toegelicht. Gezocht is naar een manier van aanleg waarbij de belangrijkste bezwaren: de inbreuk op het landschap en de verkeersonveilige situatie bij het kruisen van de Schenkeldijk-beneden, kunnen worden ondervangen, terwijl aan het uitgangspunt, het verkeersluw maken van de Zuidendijk niet

wordt afgedaan. Daarbij werd in de jaren '90 een oud voorstel van stal gehaald: een verlengde Algolring door de Schenkeldijk, waardoor een ongelijkvloerse kruising met het fietspad Schenkeldijk ontstaat. Een veel veiligere en vooral duurzaam veilige oplossing voor het fietsverkeer en een veel minder dominante oplossing voor het landschap.

Bovendien mag verwacht worden dat van de zijde van de omwonenden tegen een dergelijke oplossing minder bezwaren zouden zijn. Gezien de bestemmingsplanprocedure kan dit een belangrijk (tijds)voordeel zijn.

Echter, een groot bezwaar tegen deze oplossing is de waterkerende functie van de door te breken dijk. Opnieuw overleg met de verantwoordelijke instanties leidde tot nieuwe inzichten: een doorbraak is mogelijk, wanneer elders een dijklichaam als vervanging wordt gerealiseerd. Als mogelijkheid werd genoemd het ophogen van de Meeuweseweg tot dijkhoogte. Extra voordeel zou daarbij kunnen zijn dat ook het nieuwe Golf- en wonenproject (als dit project doorgaat) achter een tweede waterkering komt te liggen. Omdat niet helder is of een dergelijke oplossing (optie 1) ook op bestuurlijk draagvlak kan rekenen is ondertussen ook doorgedacht over de mogelijkheden het bestaande voorstel (optie 2) aan te passen, zodat de inbreuk op het woongebied zo gering als mogelijk wordt. Daarbij hebben de ervaringen opgedaan met de wijkverkeersplannen belangrijke nieuwe inzichten gebracht. Bewoners zijn wel degelijk bereid om om te rijden met de auto, als daarmee de leefbaarheid in de wijk duidelijk wordt verbeterd. Benadrukt moet worden dat deze leefbaarheidwinst inderdaad groot genoeg moet zijn. Hiermee zijn we aanbeland bij hoofdstuk 4, de nieuwe inzichten, waar de mogelijkheden worden bekeken om optie 2 uit te werken en aan te passen.

4. Nieuwe Inzichten

4.1 "De Knip" en "De Lus"

In het verleden is gekozen om de zogenaamde Variant 3 uit te werken. Nieuwe inzichten zijn aanleiding geweest tot het zoeken naar andere manieren om de Algolring aan te leggen. Er bestaat nu een beeld dat veel sluipverkeer gebruik maakt van de route via de Zuidendijk. Hoofdzakelijk maken Sterrenburgers en Dubbeldammers gebruik van deze route. Logischerwijs zou dit verkeer op de verlengde Algolring terecht komen. Afdeling Verkeer, heeft, met behulp van het Verkeer- en Vervoermodel Drechtsteden de omvang en het aandeel van specifieke gebruikers van deze route berekend (...). Om die afweging te kunnen maken is met behulp van het Verkeer- en Vervoermodel Drechtsteden onderzocht welk verkeer er nu van de Zuidendijk gebruik maakt (in totaal circa 500 in de avondspits). Hieruit blijkt met name dat het verkeer uit de directe omgeving gebruik maakt van de Zuidendijk. Daarbij is de relatie tussen Dubbeldam en Stadspolders duidelijk zichtbaar. Het gaat hier dus om bestemmingsverkeer voor beide wijken, maar ook om bestemmingsverkeer voor het Sportcomplex Schenkeldijk. Sluipverkeer, dat wil zeggen verkeer dat over een langere afstand van de Zuidendijk gebruik maakt is er minder (circa

180 motorvoertuigen in de avondspits). Door verkeer te weren kan de leefbaarheid worden verbeterd. Gedacht kan worden aan twee alternatieven:

1. "De Knip"; in de verbinding tussen Sterrenburg en Dubbeldam een gedeelte van de Schenkeldijk- beneden wordt weggenomen (...) en;
2. "De Lus"; het aanbrengen van een alternatieve route via het sportcomplex, de directe verbinding tussen Dubbeldam en Sterrenburg (...).

Duidelijk is dat "De Knip" veel verkeer zal weren. Gezien de herkomst en bestemmingen van dit verkeer lijkt het erop dat dit forse omrijbewegingen oplevert. De Algolring zal dan ook met name gebruikt worden door bewoners/gebruikers van het Golf- en wonencomplex (als dit project doorgang vindt). Het gaat hier om circa 100 woningen, die op een normale werkdag, in het drukste uur, circa 70 extra motorvoertuigen zal opleveren. De Algolring wordt hiermee de enige ontsluitingsroute naar het Buitengebied, het sportcomplex en gedeeltelijk het mogelijke project Golf & Wonen. Opgemerkt moet worden dat in de aangedragen oplossingen de relevante bedrijven ten alle tijde bereikbaar blijven.

"De Lus" zal minder verkeer weren. Verkeer van Stadspolders/Dubbeldam naar het gebied ten zuiden van de Zeedijk (de polders), het sportcomplex en Golf & Wonen (als dit doorgaat) hoeft niet via de Algolring.

4.2 Afzien van de Algolring

Geen uitvoering geven aan het Raadsbesluit van 1993 zal een aantal gevolgen hebben. Ten eerste blijft het verkeersprobleem op de Zuidendijk bestaan. De tweede vraag die dan rijst is of, en zo ja op welke wijze getracht zal worden om het sluipverkeer tegen te gaan. Ten derde zal de ontsluiting op het Sportcomplex opnieuw moeten worden bezien. De Stevensweg zal dan de enige ontsluiting zijn naar de sportvelden (...). Ook in de MER-rapportage van het Golf- en Wonenproject wordt al uitgegaan van de aanleg van de Algolring. Het MER-rapport zal voor de zomer gereed zijn en voor inspraak ter inzage worden gelegd. Hieruit blijkt mede hoezeer aan de uitvoering inzake de Algolring prioriteit moet worden toegekend.

5. Conclusie

Geadviseerd wordt om uitvoering te geven aan het Raadsbesluit van 1993 met inachtneming van de nieuwe inzichten.

De ongelijkvloerse kruising van de verlengde Algolring ten opzichte van de Schenkeldijk leidt tot de eenvoudigste, meest heldere oplossing. Verkeersveiligheid en de effecten op het landschap zijn daarbij de belangrijkste drijfveren. Echter, tegelijkertijd leidt deze oplossing minimaal tot een discussie met het waterschap (...) en hoogstwaarschijnlijk tot de noodzaak om gelijktijdig een nieuwe dijk aan te leggen.

Kiest men daarvoor niet, dan is het in ieder geval zinvol maatregelen te treffen die de hoeveelheid verkeer op de verlengde Algolring zoveel mogelijk beperken.

De wijze waarop de Algolring dan wordt doorgetrokken (over of door de dijk) is dan niet zozeer van belang, als wel of het mogelijk blijft met de auto via deze route tussen Dubbeldam en Sterrenburg te blijven rijden.

Wanneer dit onmogelijk wordt gemaakt zal het sluipverkeer van de Algolring en de Stevensweg verdwijnen. De Algolring krijgt wel met het totaal van bestemmingsverkeer te maken (naar het buitengebied, de sportvelden en het eventuele project Golf & Wonen). De Stevensweg wordt als doodlopende weg gevrijwaard van doorgaand verkeer.

Kanttekening daarbij moet zijn dat bepaalde bestemmingen slechts via flinke omrijbewegingen bereikbaar worden.

Daarom moet overwogen worden bij de eventuele inrichting van het Golf- en Wonenproject hier rekening mee te houden en een "verborgen verbinding" tussen Dubbeldam en Sterrenburg te realiseren. Gedacht kan worden aan een nieuw aan te leggen weg over de sportvelden of een weg over de reeds bestaande parkeerplaatsen behorende bij het sportcomplex (respectievelijk variant 3a en 3b).

Tenslotte verdient het aanbeveling bij de uitwerking van het principebesluit aandacht te besteden aan de financiële middelen en de planning en capaciteit voor wat betreft de bestemmingsplanprocedure.

In het raadsvoorstel is geen financiële paragraaf opgenomen. In het Strategisch Investeringsplan is f 463.000,- voor de Algolring gereserveerd. De eerste globale ramingen laten zien dat dit budget niet toereikend zal zijn. Voorgesteld wordt om vanuit Strategische Investeringsplan ook het budget "diverse aanpassingen voor de auto" aan te spreken.

Van dit budget is voor de periode 1997-2001 een bedrag van f 2.000.000,- gereserveerd en voor de periode na 2001 een bedrag van f 5.000.000,-.

Wat betreft de kosten die voortvloeien uit de aanleg van een mogelijke "Knip" of "Lus" dient een verdeelsleutel te worden gehanteerd tussen de gemeente enerzijds en de ontwikkelaar van het Golf- en wonenproject (bij doorgang) anderzijds.

Ten aanzien van het voorafgaande kan het volgende worden geconcludeerd. Het raadsbesluit van 21 december 1993 is genomen om de verkeersdruk op de Zuidendijk en de Schenkeldijk te ontlasten. Logischerwijs zou door een afname van de verkeersdruk op de Zuidendijk dit verkeer op de verlengde Algolring en de Stevensweg terecht komen. Maatregelen moeten daarom genomen worden om het sluipverkeer op de Algolring en de Stevensweg te reduceren. Tenslotte zal het sluipverkeer terug gedrongen moeten worden, zodat voorzieningen als het sportcomplex, het eventuele project Golf & Wonen en het

buitengebied vanuit 2 richtingen bereikbaar zijn.

Tenslotte dient het volgende te worden opgemerkt. De dijkstructuur van de Zuidendijk dient herstelt te worden en de vormgeving van het kruispunt Leeuwstraat-Zuidendijk-Copernicusweg dient te worden aangepast aan de werkelijke functie van een kruispunt. Om dit te realiseren dient het kruispunt Leeuwstraat- Zuidendijk- Copernicusweg te worden gereconstrueerd in een T-splitsing (Copernicusweg- Leeuwstraat) en een kruispunt (Zuidendijk- Leeuwstraat) bestemd voor respectievelijk het "snellere" en "langzamere" verkeer. Door deze reconstructie zal in visueel en functioneel opzicht een verbetering van de huidige situatie ontstaan.

Gezien het voorafgaande en weging van voor- en nadelen, wordt geadviseerd om alsnog uitvoering te geven aan het eerder genoemde raadsbesluit op basis van nieuwe inzichten door:

1. een deel van de Zuidendijk, tussen de Leeuwstraat en de Schenkeldijk van verkeer af te sluiten, met uitzondering van het bestemmingsverkeer;
 2. het aanbrengen van een dijklichaam loodrecht op de Schenkeldijk, waardoor de Algoring over de dijk kan worden aangelegd;
 3. een stoepvormige afrit aan te brengen langs de Schenkeldijk:
- (...)
4. de dijkstructuur van de Zuidendijk te herstellen en de Copernicusweg te verleggen waardoor een kruispunt ontstaat ter hoogte van de Leeuwstraat-Zuidendijk en een T-splitsing ter hoogte van de Copernicusweg-Leeuwstraat.

De snelheid waarmee de procedure kan worden opgestart is afhankelijk van de hieraan te stellen prioriteit in combinatie met de feitelijk beschikbare capaciteit. Een aandachtspunt betreft de aansluiting op het bestemmingsplan inzake het Golf- en wonenproject. Duidelijkheid moet er zijn over de begrenzing van beide plangebieden. Wat betreft de plangrens voor het bestemmingsplan is het handig om de grens net over de Schenkeldijk te trekken en nog voor de weg Schenkeldijk-beneden. Het is verstandig om tekst op te nemen hoe de weg zich daarna vervolgt.

Globaal kan de volgende planning in acht worden genomen:

1. Opstellen ontwerpplan Juni 2001
2. Besluitvorming MAO, B&W en cie RO t.k.n.
3. Start artikel 10-overleg Juli 2001

4. Verwerken reacties/ advies aan B&W Maart 2002
5. Behandeling inspraakreacties in cie RO April 2002
6. Besluit B&W Mei 2002
7. Ontwerp- bestemmingsplan ter inzage Juni- juli 2002
8. Advies m.b.t zienswijzen Medio september 2002
9. Behandeling door Cie RO September 2002
10. Besluit door B&W/ raadsvoorstel November 2002
11. Raadsbesluit December 2002
12. Vastgesteld plan ter inzage/bedenkingen bij GS December 2002
13. Goedkeuringsbesluit GS Maart 2003
14. Goedgekeurd plan ter inzage/ beroep Mei-juli 2003
15. Besluit Afd. Bestuursrechtspraak Juli 2003
16. Uitvoering na reces 2003”
18. Tijdens de behandeling van de nota in de vergadering van 28 juni 2001 van de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling werd door de meerderheid van de leden aangegeven dat de huidige situatie onacceptabel was. Aangezien er door de leden van de commissie geen eenduidig standpunt werd ingenomen, werd door de betrokken wethouder voorgesteld om drie varianten op hoofdlijnen uit te werken, te weten:
 - a. het doortrekken van de Algoring tot de Schenkeldijk Beneden;
 - b. het doortrekken van de Copernicusweg aan de noordzijde van de Zuidendijk tot de Stevensweg en
 - c. het (in de spits) flexibel afsluiten van de Zuidendijk voor doorgaand autoverkeer. Daarbij merkte de wethouder op dat met name de uitwerking van variant b. brede instemming van de raadsleden leek te hebben.

De commissie ging in haar vergadering akkoord met het voorstel van de betrokken wethouder om de drie varianten op hoofdlijnen uit te werken.

B. Standpunt verzoeker

Voor het standpunt van verzoeker wordt verwezen naar de klachtformulering onder Klacht.

C. Standpunt college van burgemeester en wethouders

In reactie op de klacht van verzoeker deelde het college van burgemeester en wethouders, via de gemeentesecretaris, de Nationale ombudsman op 17 oktober 2001 onder meer het volgende mee:

"Mede naar aanleiding van het PPC-standpunt is de Beleidsvisie Verkeer en Vervoer (uit maart 1997) opgesteld. (...)

Vervolgens is het bestemmingsplan weer verder opgepakt, maar al snel bleek dat het plan onvoldoende inzicht gaf in het daadwerkelijke tracé van de door de raad in 1993 gekozen variant. Dit is aan de afdeling Verkeer voorgelegd. Daar bleek dat een tracé over de dijk niet goed kon worden aangesloten op de Schenkeldijk beneden. Een tracé door de dijk zou het fietspad weer op een ongewenste wijze onderbreken of hinderen.

Pas eind 2000 is duidelijk geworden dat een tracé door de dijk niet mogelijk is, omdat ook het waterschap zich daartegen verzet (tenzij elders dijkverzwaringen plaatsvinden). Vervolgens zijn door de stedenbouwkundige discipline begin 2001 verdere uitwerkingen gemaakt van de effecten van de doortrekking van de Algoring op de omgeving. Met name de mogelijkheden van het afsluiten van de Zuidendijk en het toch in beperkte mate open houden van een verbinding tussen Sterrenburg en Dubbeldam vormden hierbij het onderwerp. Direct na deze uitwerking is een rapportage over het vervolg van de procedure opgesteld, waarin de uitwerking is meegenomen. Deze is op 29-5-2001 in het college behandeld en op 20 juni 2001 in een informatie-avond aan de buurt gepresenteerd. Op 28 juni 2001 is de rapportage oriënterend door de commissie Ruimtelijke Ontwikkeling behandeld. De raadscommissie heeft het college verzocht om drie varianten op hoofdlijnen uit te werken. Het betreft de volgende varianten:

- de Algoring doortrekken tot de Schenkeldijk-beneden (in het verlengde van het raadsbesluit uit 1993);
- de Copernicusweg aan de noordzijde van de Zuidendijk doortrekken tot aan de Stevensweg; en
- het flexibel (in de spitsuren) afsluiten van de Zuidendijk voor doorgaand autoverkeer.

Vervolg

Na uitwerking van deze varianten, waar op dit moment aan wordt gewerkt, zal opnieuw een bespreking in/door de commissie Ruimtelijke Ontwikkeling plaatsvinden, gevolgd door een inspraakprocedure. Pas na afronding van de inspraakprocedure volgt een al dan niet gewijzigd raadsbesluit. De varianten die op dit moment worden onderzocht wijken voor een

deel dermate van het oorspronkelijk ontwerp-bestemmingsplan af, dat voorzetting van de planprocedure, hangende het onderzoek, niet zinvol is.

Dit betekent dat het ook niet mogelijk is om een termijn te noemen waarop eventuele maatregelen zullen worden geëffectueerd. Dit alles hangt sterk af van uitkomsten van verder onderzoek en beslissingen die op basis daarvan genomen zullen moeten worden. Hoewel ik mij kan voorstellen dat dit door (verzoeker; N.o.) als een inhoudelijk onbevredigend antwoord kan worden ervaren, is dat nu eenmaal inherent aan het proces waarmee we hierbij te maken hebben.

Conclusie

Ten aanzien van deze klachtformulering concludeer ik dat deze als constatering juist is. Ik ben echter van mening dat de redenen daarvoor valide zijn. Bovendien zijn geen toezeggingen gedaan maar is een verwachting uitgesproken over een mogelijke periode. De totstandkoming van besluiten als deze is nu eenmaal van zoveel factoren afhankelijk dat het ook niet snel mogelijk is om hardere uitspraken te doen over de datum waarop die besluiten zullen worden genomen. In die zin acht ik de klacht ongegrond.

De brief van 29 september 2000

In uw brief heeft u tevens de vraag gesteld op welke wijze is gereageerd op de brief van 29 september 2000 van (verzoeker; N.o.).

(...)

In deze brief verwijst (verzoeker; N.o.) naar de brief van het college van 19 september 2000 (...) waarin inhoudelijk wordt ingegaan op in wezen dezelfde vragen van (verzoeker; N.o.). (...) Uit de inhoud van zijn brief van 29 september 2000 meen ik af te kunnen leiden dat (verzoeker; N.o.) klaarblijkelijk niet tevreden is met de inhoud van het antwoord en kennelijk hoopt of verwacht door de vragen nu voor te leggen aan de burgemeester een inhoudelijk andere reactie te ontvangen.

Als de burgemeester dergelijke brieven ontvangt, worden deze in de meeste gevallen ter behandeling doorgezonden aan de dienst die inhoudelijk beleidsmatig verantwoordelijk is voor de betreffende kwestie. Gezien de hoeveelheid van dergelijke brieven, alsmede de grote variëteit in onderwerpen, is het nu eenmaal onmogelijk dat de burgemeester persoonlijk op al deze brieven inhoudelijk reageert.

Dat betekent dat dezelfde afdeling die 10 dagen voordien een aantal vragen heeft beantwoord in de richting van de RPD (Rijks Planologische Dienst; N.o.), nu dezelfde vragen langs een andere weg opnieuw ter beantwoording krijgt voorgelegd.

Een correcte reactie daarop zou kunnen zijn geweest dat aan (verzoeker; N.o.) was bericht dat de vragen reeds waren beantwoord in de brief aan de RPD en dat er geen aanleiding was om daar zo kort daarna opnieuw inhoudelijk op in te gaan. Dat is niet gebeurd.

Hoewel de klacht daar op zich geen betrekking op heeft ben ik van mening dat het op zijn plaats zou zijn geweest om een dergelijke reactie aan (verzoeker; N.o.) te verzenden.”

D. Reactie verzoeker

1. In reactie op het standpunt van het college van burgemeester en wethouders stelde verzoeker bij brief van 4 november 2001 dat het profiel van de Zuidendijk absoluut ongeschikt is voor de functie die deze weg thans heeft.

Daarnaast merkte verzoeker op dat in de reactie niet wordt ingegaan op de mogelijke gevolgen voor de verkeersproblematiek tengevolge van een in de nabije omgeving van de Zuidendijk nieuw te ontwikkelen golfterrein.

Ten slotte merkte verzoeker op van mening te blijven dat er, gezien de voorgeschiedenis en de correspondentie, wel degelijk verwachtingen zijn gewekt door het gemeentebestuur van Dordrecht.

2. Ter aanvulling op zijn reactie deelde verzoeker de Nationale ombudsman op 8 december 2001 mee dat de raadscommissie ruimtelijke ordening op 28 juni 2001 het uit 1993 daterende besluit tot doortrekken van de Algolring opnieuw ter discussie had gesteld, maar tevens had voorgesteld de Algolring aan te merken als toegangsweg tot het te ontwikkelen golfterrein.

Naar de mening van verzoeker betekent dit dat, nu er een Milieu-Effectrapportage dient te worden opgesteld in verband met de voorgenomen aanleg van het golfterrein, besluitvorming over de oplossing van de verkeersdruk op de Zuidendijk nog verder in de tijd wordt opgeschoven en hij nog immer geen duidelijkheid heeft over de termijn waarbinnen een veilige verkeersontsluiting van het gebied ten oosten van de Schenkeldijk te Dordrecht kan worden gerealiseerd.

E. NADERE Reactie COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS

1. Op 7 maart 2002 is het college van burgemeester en wethouders gevraagd of er voor het gebied waar verzoeker woont een bestemmingsplan is vastgesteld en zo ja, van wanneer dit bestemmingsplan dateert. Daarnaast is het college gevraagd of het gebied waar verzoeker woont, behoort tot de bebouwde kom. Ten slotte is het college gevraagd wat de stand van zaken is met betrekking tot het op hoofdlijnen uitwerken van de drie varianten en of er sedert 17 oktober 2001 andere ontwikkelingen zijn geweest die relevant zijn voor de beoordeling van de klacht.

2. In reactie hierop deelde de gemeentesecretaris de Nationale ombudsman op 11 april 2002 mee dat het gebied waar verzoeker woont behoort tot de bebouwde kom en ter plaatse het bestemmingsplan "Sterrenburg" geldt, welk bestemmingsplan is vastgesteld op 3 oktober 1969 en goedgekeurd op 27 mei 1970. De bebouwing ter plaatse van het perceel van verzoeker is "wegbestemd" en heeft de bestemming "berm, groenstrook of plantsoen".

Daarnaast deelde de gemeentesecretaris mee dat er door een extern bureau een verkeerskundig onderzoek is uitgevoerd naar de geschiktheid van de drie varianten ter ontlasting van het deel van de Zuidendijk tussen de Leeuwstraat en de Stevensweg. Dit onderzoek is op 26 maart 2002 behandeld door het college van burgemeester en wethouders, waarna de voorkeursvariant voor inspraak is vrijgegeven. Tevens deelde de gemeentesecretaris mee dat op 10 april 2002 het onderzoek, alsmede het collegevoorstel en een uitnodiging voor een gesprek met de betrokken wethouder aan verzoeker is toegestuurd.

3. Op 10 mei 2002 ontving de Nationale ombudsman onder andere een exemplaar van het 'Verkeersonderzoek Zuidendijk en omgeving', zoals uitgebracht op 25 februari 2002.

In dit onderzoek wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie en problematiek van de Zuidendijk, de verschillende circulatievarianten en de beoordeling daarvan. Om inzicht te krijgen in de praktische mogelijkheden van de verschillende circulatievarianten en het benodigde ruimtebeslag, zijn deze varianten tevens uitgewerkt tot schetsontwerpen op basis waarvan globale kostprijsberekeningen zijn gemaakt. Bij de kostprijsberekeningen is onder andere geen rekening gehouden met eventuele grondaankopen, het verleggen van kabels en leidingen en het aanbrengen van openbare verlichting en beplanting.

Ten aanzien van de beoordeelde drie circulatievarianten wordt geconcludeerd dat:

het doortrekken van de Algoring (variant 1) resulteert in een onlogische verkeersstructuur. De verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Zuidendijk en Stevensweg gaat ten koste van de bereikbaarheid van het gebied, leidt tot een beperkte afname van de leefbaarheid in de Algoring en mogelijk tot een verminderde verkeersafwikkeling op de Overkampweg;

de aanleg van een nieuwe weg vanaf de Leeuwstraat tot de Stevensweg aan de noordzijde van de Zuidendijk (variant 2) resulteert in een logische en heldere verkeersstructuur. Deze variant biedt een goede bereikbaarheid en leidt tot een toename van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Zuidendijk;

de flexibele afsluiting van de Zuidendijk (variant 3) resulteert in een in beperkte mate oplossen van de verkeersproblematiek. Alleen ongewenst verkeer en sluipverkeer in de spitsuren tussen de wijken Dubbeldam en Sterrenburg wordt geweerd.

Bij een keuze voor variant 2 zou, ten behoeve van de realisering van een rotonde, het perceel van verzoeker verworven moeten worden en de woning moeten worden gesloopt.

4. In zijn vergadering van 26 maart 2002 besloot het college van burgemeester en wethouders kennis te nemen van het rapport en in te stemmen met de voorgestelde voorkeursvariant, de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling kennis te laten nemen van het rapport en het advies aan het college, waarna het rapport en de voorkeursvariant voor inspraak kon worden vrijgegeven.

In de begeleidende nota van de Dienst Stadsontwikkeling, zoals behandeld in de collegevergadering van 26 maart 2002, staat, ten aanzien van de voorgestelde voorkeursvariant, onder meer het volgende opgenomen:

“In het algemeen blijkt uit het onderzoek dat belangrijke eisen voor een effectieve oplossing zijn:

- het weren van sluipverkeer en ongewenst verkeer;
- het creëren van voldoende ontsluitingsmogelijkheden voor gebiedseigen verkeer, zodat verblijfsgebieden niet te zwaar worden belast.

Onderzocht is hoeveel verkeer er over de Zuidendijk rijdt en welk deel daarvan geen herkomst of bestemming heeft in de directe omgeving. Algemeen geldt dat de huidige verkeersbelasting van het deel Zuidendijk tussen de Leeuwstraat en de Stevensweg niet in overeenstemming is met de inrichting van de weg. Aangenomen werd dat de hoge intensiteiten op de Zuidendijk werden veroorzaakt door sluipverkeer vanuit Werkendam of Dubbeldam naar de N3 via de Copernicusweg. Uit het onderzoek blijkt echter dat het sluipverkeer vooral rijdt tussen Dubbeldam en Sterrenburg. Gezien de ligging van deze wijken en de verbindingen daartussen is dit verklaarbaar: de Zuidendijk en Stevensweg zijn schakels in de kortste route tussen deze wijken.

(...)

De voorkeursvariant. Een combinatie van variant 2 en 3 (...)

Op basis van het bovenstaande wordt voorgesteld om, gelet op het belang van het weren van sluipverkeer en ongewenst verkeer en het creëren van voldoende ontsluitingsmogelijkheden voor gebiedseigen verkeer, de varianten 2 en 3 te combineren tot de voorkeursvariant (...). Deze voorkeursvariant betekent:

de aanleg van een gebiedsontsluitingsweg aan de noordzijde van de Zuidendijk, tussen de Leeuwstraat en de Stevensweg, met een aansluiting op de Schenkeldijk-beneden voor de ontsluiting van het sportcomplex, het buitengebied en het mogelijk zuidelijk deel van Golf & Wonen, gecombineerd met;

een flexibele afsluiting van deze weg (de Zuidendijk; N.o.) tijdens de spits voor autoverkeer.

Door het realiseren van deze voorkeursvariant zal er sprake zijn van een heldere verkeersstructuur, zonder dat dit leidt tot een onacceptabele toename van ongewenst sluijverkeer. Door de combinatie met een flexibele afsluiting wordt dit verkeer in de spits gedwongen om te rijden.

(...)

Nadat is ingestemd met een voorkeursvariant zal op basis van deze variant worden gestart met een bestemmingsplanprocedure om de aanleg mogelijk te maken.

Planning

1. collegebesluit 2 april 2002
2. bekendmaking van het collegebesluit en het rapport 2 april 2002
3. rapport gedurende 4 weken ter inzage 3 april - 1 mei 2002
4. inspraakavond 22 april 2002
5. collegebesluit mei 2002
6. behandeling in commissie ro mei/juni 2002."

f. NADERE INFORMATIE

Op 21 juni 2002 ontving de Nationale ombudsman van verzoeker een afschrift van het 'Tussenbericht verkeerssituatie Zuidendijk/Schenkeldijk en Stevensweg' van 17 juni 2002. Bij dit tussenbericht was het verslag van de 'Inspraakavond verkeerssituatie Zuidendijk', zoals die op 24 april 2002 is gehouden, gevoegd. Tijdens deze avond zijn de drie onderzochte varianten gepresenteerd, alsmede de door het college van burgemeester en wethouders gekozen voorkeursvariant. Uit het verslag blijkt dat tijdens de presentatie werd benadrukt dat de gepresenteerde voorkeursvariant nog in detail moet worden uitgewerkt als hiervoor wordt gekozen.

In het tussenbericht wordt, ten aanzien van de verdere procedure, opgemerkt dat de rapportages van de adviesbureaus in juli 2002 worden uitgebracht. In augustus 2002 zal een voorstel aan het college worden voorgelegd, waarna behandeling in de betrokken raadscommissie waarschijnlijk in september 2002 zal plaatsvinden.

G. REACTIES op het verslag van bevindingen

1. In reactie op het verslag van bevindingen deelde verzoeker mee dat, voorzover hij zich kon herinneren, op het noordelijk gedeelte van de Zuidendijk - het gedeelte waar verzoeker woont - een ander bestemmingsplan van toepassing is dan zoals door de gemeentesecretaris (zie **E. NADERE REACTIE COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS**, onder 2.) is meegedeeld.

2. Naar aanleiding van de opmerking van verzoeker deelde de gemeentesecretaris de Nationale ombudsman op 3 oktober 2002 mee dat op het perceel twee bestemmingsplannen van toepassing zijn. Oorspronkelijk gold ter plaatse het bestemmingsplan "Herziening van een gedeelte van het uitbreidingsplan in hoofdzaak", vastgesteld door de raad op 11 juni 1963 en goedgekeurd door het college van gedeputeerde staten op 25 maart 1964. Dit bestemmingsplan is gedeeltelijk vervangen door het op 27 mei 1970 door het college van gedeputeerde staten goedgekeurde bestemmingsplan "Sterrenburg". Op een deel van het perceel van verzoeker is derhalve het bestemmingsplan "Sterrenburg" van toepassing, waarbij de op het perceel rustende bestemming is "berm, groenstrook of plantsoen". Op het andere deel is nog steeds het bestemmingsplan "Herziening van een gedeelte van het uitbreidingsplan in hoofdzaak" van toepassing, waarbij de op het perceel rustende bestemming is "passieve recreatie".

3. Daarnaast deelde de gemeentesecretaris mee dat door het college, in zijn vergadering van 26 maart 2002, de voorkeur is uitgesproken voor de aanleg van een gebiedsontsluitingsweg aan de noordzijde van de Zuidendijk in combinatie met een flexibele afsluiting van de Zuidendijk (zie **E. NADERE REACTIE COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS**, onder 4.). Aangezien het flexibel afsluiten van een gedeelte van de Zuidendijk tot het realiseren van de nieuwe weg geen oplossing is, wordt onderzoek verricht naar het beperken van de capaciteit van de Zuidendijk. Rapportage hieromtrent zal plaatsvinden in de vergadering van het college van burgemeester en wethouders van 29 oktober 2002 en in de vergadering van de raadscommissie Ruimte en Economie van 14 november 2002.

Achtergrond

1. Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wet van 5 juli 1962, Stb. 286)

Artikel 10, eerste en tweede lid:

"Voor het gebied van de gemeente, dat niet tot een bebouwde kom behoort, stelt de gemeenteraad een bestemmingsplan vast, waarbij, voor zover dit ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening nodig is, de bestemming van de in het plan begrepen grond wordt aangewezen en zo nodig, in verband met de bestemming, voorschriften worden gegeven omtrent het gebruik van de in het plan begrepen grond en de zich daarop bevindende opstallen. Deze voorschriften mogen slechts om dringende redenen een beperking van het meest doelmatige gebruik inhouden en mogen geen eisen bevatten met

betrekking tot de structuur van agrarische bedrijven. Onder grond wordt water mede begrepen.

2. Voor het gebied van de gemeente, dat tot een bebouwde kom behoort, of voor een gedeelte daarvan, kan de gemeenteraad een bestemmingsplan, als in het vorige lid bedoeld, vaststellen.”

Artikel 33, eerste lid:

“Een structuurplan en een bestemmingsplan worden, onverminderd het bepaalde bij artikel 37, eerste en vierde lid, tenminste eenmaal in de tien jaren herzien.”

2. Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Amvb van 2 december 1985, Stb. 627)

Artikel 9:

“Burgemeester en wethouders verrichten ten behoeve van de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het gebied der gemeente onderzoek naar de bestaande toestand in en naar de mogelijke en wenselijke ontwikkeling van de gemeente.

2. Bij de voorbereiding van een ontwerp voor een bestemmingsplan heeft het in het eerste lid bedoelde onderzoek van stonde af aan mede betrekking op de uitvoerbaarheid van het plan.”