

Toelichting bestemmingsplan Willemsdorp-2011

gemeente: Dordrecht
fase: vastgesteld bestemmingsplan
datum: juni 2011

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 Inleiding	3
HOOFDSTUK 2 Plangebied	4
2.1 Ligging en begrenzing	4
2.2 Historische ontwikkeling	4
2.3 Huidige situatie/beschrijving van het gebied	8
2.4 Cultuurhistorie en archeologie	10
HOOFDSTUK 3 Beleidslijnen	15
3.1 Rijksbeleid	15
3.2 Provinciaal beleid	16
3.3 Gemeentelijk beleid	18
HOOFDSTUK 4 Huidig juridisch planologisch kader	20
HOOFDSTUK 5 Programma	21
HOOFDSTUK 6 Beschrijving van het plan	22
6.1 Planmethodiek	22
6.2 Toelichting op de regels	22
HOOFDSTUK 7 Milieu	27
7.1 Geluid	27
7.2 Luchtkwaliteit	27
7.3 Bodemkwaliteit	28
7.4 Externe veiligheid	28
7.5 Ecologie/natuur in de stad	29
HOOFDSTUK 8 Watertoets	32
8.1 Beleidslijn "Grote Rivieren"	32
8.2 Waterkering	32
8.3 Stedelijk Waterplan	32
8.4 Veiligheid tegen inundatie en wateroverlast	32
8.5 Inundatierisico en wateroverlast	33
8.6 Riolering	33
8.7 Regeling in bestemmingsplan	33
8.8 Overleg met waterbeheerder	33
HOOFDSTUK 9 Uitvoerbaarheid	34
9.1 Maatschappelijk	34
9.2 Financieel	34
HOOFDSTUK 10 Resultaten overleg	36

bijlage 1: externe veiligheid

bijlage 2: bodemgegevens

HOOFDSTUK 1 Inleiding

Vanwege de voor het gebied aan de zuidwest-zijde van Dordrecht aanwezige oude en verouderde bestemmingsplannen, is een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

Het plangebied betreft het gebied rond de Rijksstraatweg en de rijksweg A16, inclusief het HSL-tracé en als vertrekpunt wordt uitgegaan van de bestaande ruimtelijke en functionele structuur. Er worden geen grootschalige nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

Reeds in 2006 is het voorontwerpbestemmingsplan in procedure gebracht (overleg en inspraak). Verwerking van de ingekomen reacties en voortzetting van de RO-procedure is aanvankelijk vertraagd doordat op 14 juli 2006 de Beleidslijn grote rivieren in werking trad. In het kader van het overgangsrecht heeft de Staatssecretaris het gebied Bruggehof en omgeving aangewezen als locatie waarop de nieuwe Beleidsregels niet van toepassing zijn. Daarmee kon de planvorming worden vervolgd.

Echter, nadien is het recreatiecentrum verkocht en bleek de nieuwe eigenaar (Europarcs bv) de nodige aanpassingen op het centrum voor ogen te hebben. Daarover heeft de afgelopen periode veelvuldig overleg plaatsgevonden.

Inmiddels is er helderheid over de herinrichting van het recreatiecentrum en is er aanleiding het nieuwe bestemmingsplan in procedure te brengen.

Om onderstaande redenen wordt de procedure opnieuw gestart met een inspraak- en overlegronde:

- het tijdsverloop sinds de vorige overleg- en inspraakronde,
- de aansluiting van de plangrens op die van het bestemmingsplan Nieuwe Dordtse Biesbosch en daarmee de vergroting van het plangebied
- doordat per 1 juli 2008 de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in werking is getreden en als gevolg daarvan moet worden voldaan aan de landelijke standaarden en de eisen van digitalisering, is de procedure opnieuw gestart.
- doordat per 1 oktober 2010 de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in werking is getreden en dat ook een (technische) aanpassing vraagt.

Het nieuwe bestemmingsplan heeft de naam Willemsdorp-2011 gekregen.

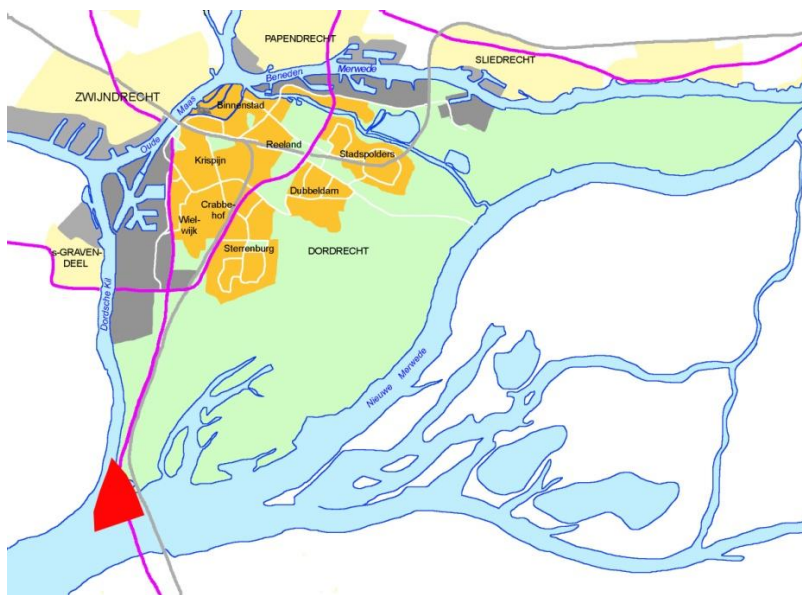
Waar mogelijk zijn de overleg- en inspraakreacties uit 2006 verwerkt c.q. is op onderdelen in deze toelichting daarop nader ingegaan.

HOOFDSTUK 2 Plangebied

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied ligt aan de zuidwest-zijde van Dordrecht. De begrenzing van het plangebied van het bestemmingsplan "Willemsdorp-2011" is als volgt:

- in het westen: het midden van de Dordtsche Kil (de westelijke gemeentegrens);
- in het noorden: de noord-westelijke zijkant van het tunneltracé van de HSL-spoorbaan
- in het oosten: de oostelijke zijkant van de spoorlijn Dordrecht-Breda en de brugverbinding over het Hollands Diep;
- in het zuiden: het midden van het Hollands Diep (de zuidelijke gemeentegrens).



2.2 Historische ontwikkeling

De Zuidpunt van het Eiland van Dordrecht is ontstaan uit een samenvoeging van meerdere individuele polders en omkadingen. De belangrijkste zijn: de Benedenpolder uit 1807, de Bovenpolder uit 1810, de Koperen Bergpolder uit 1810-18, de Engelsche polder en de Braberspolder uit 1815 en de Dijkspolder uit 1818 als de meest zuidelijke en laatste polder. In het begin werden ze gezamenlijk ook wel polder Oudendijk genoemd.

Naar een idee van Napoleon, maar uiteindelijk op initiatief van koning Willem I werd op het eiland van Dordrecht tussen 1820 en 1822 de Rijksweg nummer 7 aangelegd als onderdeel van de verbindingroute tussen Rotterdam en Antwerpen. De weg werd gefinancierd door de aanleg van 2 tollens: de 1^e Tol en de 2^e Tol. In de volksmond werd het de Straatweg naar Willemsdorp genoemd.

Op de meest zuidelijke punt en buitendijks van de Dijkspolder kwam in 1822 Willemsdorp tot stand, vernoemd naar koning Willem I. Door middel van een dam was Willemsdorp verbonden met de Dijkspolder. In eerste instantie was er slechts sprake van een uitspanning bij de hoeve Waterloo tegenover het veer.

Door steeds verdere bekadingen en fusies kwam in 1957 de Zuidpunt uiteindelijk binnen de ringdijk van het Eiland van Dordrecht te liggen. Willemsdorp ligt echter nog altijd buitendijks.



De Zuidpunt en Willemsoord in 1830-1850

In 1822 startte de stoombootveerdienst naar Moerdijk met de stoomboot de *Wilhelmina*. Het stoomveer hield stand tot circa 1877. Onder invloed van de in 1872 tot stand gekomen spoorlijn Rotterdam-Breda met de spoorbrug over het Hollandsch Diep én het rechtstreekse veer van Moerdijk naar Rotterdam devalueerde de veerdienst; de laatste 23 jaar was er slechts een zeil- en roeiveer. Willemsoord had een eigen treinstation, later een eenvoudige halte die tot in de jaren 60 van de 20^e eeuw dienst deed. Vanuit Willemsoord kon men ook per voetveer oversteken naar de Hoekse Waard (Strijensas). Dit veer was waarschijnlijk ook nog in gebruik tot in de jaren 60 van de 20^e eeuw.

Met de opkomst van de auto, maar door het nog ontbreken van een brug voor autoverkeer kwam opnieuw een veerdienst tot stand tussen 1912 en 1936. De dienst werd onderhouden met drie schepen: de *Moerdijk*, de *Willemsoord* en de *Dordrecht*. Nabij de nieuwe – bijna 400 meter zuidelijker gelegen dan de oude - veerstoep werd tussen 1920 en 1930 het hotel *Waterloo* gebouwd als opvolger van de bij de oude veerstoep gelegen uitspanning bij de hoeve *Waterloo*.

In 1936 werd aansluitend op de Rijksweg de *Moerdijkbrug* voor het autoverkeer geopend. Willemsoord laat men sindsdien letterlijk en figuurlijk links, danwel rechts liggen. De rol als veerdorp is sindsdien vrijwel uitgespeeld. Nabij de oprit van de verkeersbrug werd in 1938 het opvallende pand aan de Rijksweg 195 gebouwd (hotel *Willemsoord*), als onderkomen voor de politietroepen van het Nederlandse leger. Hotel *Waterloo* bij de nieuwe veerstoep bleef zeker nog in gebruik tot in 1941. Wanneer het hotel verdwenen is, is onbekend.



Nabij het pand Rijksstraatweg 195 uit 1938 staat een grensbord van Willemsdorp.

De bruggen van het Eiland van Dordrecht waaronder de spoor- en verkeersbrug van de Moerdijk namen een strategische plaats in bij de Duitse invasieplannen en de opmars naar Den Haag. Ook voor de Nederlandse verdediging en de bevrijders werden met name de Moerdijkbruggen van belang geacht. De bruggen werden al sinds 1936 bewaakt vanuit speciale rivier- en brugpijlerkazematten. Langs het Hollands Diep en de Buitendijk van het Eiland van Dordrecht is nog in april 1940, vlak voor de Tweede Wereldoorlog, een verdedigingslinie aangelegd als onderdeel van de uitbreiding van het Zuidfront van de Vesting Holland. De verdedigingslinie bestond grotendeels uit betonnen groepsschuilplaatsen of kazematten, gelegen achter de ringdijk. Deze linie is nog vrijwel intact en in het landschap zijn nog uit circa 60 kazematten aanwezig. De Nederlandse verdedigers van de Moerdijkbruggen waren voor het grootste deel ondergebracht in Willemsdorp: in hotel Waterloo, hotel Willemsdorp en in een houten barakkenkamp. In mei 1940 werd rond de bruggen op het Eiland van Dordrecht zwaar gevochten. De bruggen werden niet opgeblazen, maar vielen bruikbaar in Duitse handen: de 9^e pantserdivisie kon eenvoudig en snel het Eiland bereiken. Willemsdorp heeft wel zwaar te lijden gehad van zowel vijandig als eigen geschut vanuit de Hoeksche Waard. In de bebouwing van het dorp ontstonden zo vele open ruimtes.



Situatiekaart 10 mei 1940, 04.00 uur: overzicht Nederlandse stellingen ter verdediging van de Moerdijkbruggen en de Duitse landingsplaats.

In 1944-1945 werd op het voormalige Nederlandse bruggehoofd Moerdijk door de Duitsers een eigen bruggehoofd ingericht (aan beide zijden van de brug). Dit geeft weer de strategisch belangrijke positie van het bruggehoofd aan. Dit keer diende het als verdediging tegen de vanuit Frankrijk oprukkende geallieerden. Er werden in totaal 21 bunkers gepland en gebouwd. Daarvan resteren nu nog vier bunkers en drie mitrailleurposten of tobruks. Waarschijnlijk zijn de overige bunkers al snel na het einde van de oorlog gesloopt. Tijdens de gevechten aan het einde van de oorlog moesten de bruggen het wel ontgelden. In 1946 waren beide Moerdijkbruggen van oorlogsschade hersteld.

Rond 1950 wordt – ter vervanging van de oude Rijksweg 7 – de Rijksweg A16 (E19) aangelegd. In de zuidpunt loopt deze parallel aan en direct ten westen van de spoorlijn. De verkeersbrug wordt destijds verbreed naar 2x2 rijwegen. In 1978 werd de verkeersbrug vernieuwd met behoud van de oude pijlers en nu verbreed naar 2x3 rijwegen.

In de jaren zestig reden Dordtenaren regelmatig de Rijksweg uit om aan het einde op een strandje tussen de spoor- en autobrug te verpozen. De op- en aanwassen in dit tussengebied

hadden zich namelijk gestaag uitgebreid sinds circa 1936. Met laag water was er goed te zwemmen, maar als de vloed opkwam was het gevaarlijk diep. De Reddingsbrigade, die hier surveilleerde, heeft er regelmatig mensen van de verdrinkingsdood gered. In 1969 ontstond op de aanwassen ten westen van de verkeersbrug het recreatiecentrum Bruggehof dat vervolgens in de jaren 80 werd uitgebreid onder andere met een jachthaven en een bungalowpark.

Tussen 2000 en 2004 werd over het Hollandsch Diep voor de HSL een derde brug gebouwd. Deze duikt op het eiland van Dordrecht direct ten noorden van Willemsdorp meteen ondergronds onder de Dordsche Kil door.

Een uitspanning ten behoeve van het verkeer over de straatweg naar Antwerpen, een veerdienst en een treinhalte hebben niet voldoende basis gegeven voor de verdere ontwikkeling van het weg- en veerdorp Willemsdorp. Het aantal inwoners in 1860 was slechts 60. Willemsdorp bleef een gehucht. De vaste oeververbindingen - de spoorlijn en spoorbrug in 1872, de autobrug in 1936 en de HSL-lijn in 2004 speelden hier een belangrijke rol in. De oorspronkelijke lineaire structuur van het wegdorp Willemsdorp is nog wel steeds herkenbaar. Bij de ontwikkeling van recreatie op de zuidelijkste op- en aanwassen, heeft het dorp zijn oorspronkelijke functie van uitspanning en rustpunt aan het eind van de weg tot nog deels behouden.

2.3 Huidige situatie/beschrijving van het gebied

2.3.1 Ruimtelijke en stedenbouwkundige karakteristiek

Het karakter van het plangebied wordt in belangrijke mate bepaald door het bestaande water en de aanwezige infrastructuur. De zuidpunt is het aanlandpunt vanuit Brabant en tegelijkertijd hoeksteen van het eiland van Dordrecht. Deze strategische betekenis wordt vooral met landschappelijke elementen, water en groen ingevuld; bebouwing speelt slechts op de achtergrond een rol.

2.3.2 Functionele karakteristiek

Naast wegen, water en groenvoorzieningen is binnen het plangebied aan de Rijksstraatweg sprake van verschillende functies. Het gaat om:

- horeca
- wonen
- het Recreatie- en Watersportcentrum de Biesbosch
- de recreatieverblijven langs de Dordtsche Kil
- de jachthaven
- overige activiteiten op de zuidpunt van het eiland van Dordrecht.

Onderstaand volgt een beschrijving van deze functies.

Wegen/Verkeer

De Rijksstraatweg loopt vanaf de kruising N3-A16 parallel aan de rijksweg A16. De Rijksstraatweg maakt aan de noordkant van het plangebied een haakse bocht en zorgt voor ontsluiting van het zuid-westelijke deel van het plangebied. In feite is sprake van een doodlopende weg.

De Rijksweg A16 doorsnijdt het plangebied van noord naar zuid. Deze rijksweg bestaat uit twee maal drie rijstroken met vluchtstroken. Naast de autosnelweg gaat het daarbij in het noordelijk deel van het plangebied om het bestaande parkeerterrein met de bijbehorende oprit naar de A16 en in het zuidelijke deel om een deel van de Moerdijkbrug.

Aan beide zijden van de vluchtstroken is sprake van berm. Omdat de rijksweg op niveau ligt, bestaan die bermen aan twee kanten uit een talud: aan de oostzijde aflopend naar het water en aan de westzijde naar het bestaande recreatiecentrum.

De HSL loopt door het plangebied, deels ondergronds in een tunnel, deels op maaiveldniveau en deels via de spoorbrug over het Hollands Diep.

Ook een deel van de spoorlijn Dordrecht - Breda is in dit plangebied opgenomen.

Voor wat betreft fietsroutes is sprake van fietspaden langs de Rijksweg A16 (richting Brabant). Fietsverkeer is ook toegestaan op de Rijksweg.

Water

Een belangrijk deel van het plangebied is water. Het betreft de Dordtsche Kil, het Hollands Diep en het water met natuurwetenschappelijke waarden dat ligt tussen de A16 en de spoorbaan Dordrecht-Breda. Dit water staat direct in verbinding met het Hollands Diep. Daarnaast is binnen het plangebied sprake van o.a. bermsloten.

Het Hollands Diep en de Dordtsche Kil worden gebruikt door scheepvaart: zowel beroepsverkeer als pleziervaartuigen maken van deze waterwegen gebruik.

Groenvoorzieningen

Van structurele groenvoorziening is sprake langs de Dordtsche Kil, langs het Hollands Diep en langs de rijksweg A16. Het gaat hierbij om afscherpende groenstroken.

Horeca

Binnen het plangebied is nog een tweetal horeca-vestigingen in bedrijf. Waar de Rijksweg de bocht maakt, is aan de zuidzijde een café-bedrijf gevestigd. Meer in zuidelijke richting wordt nabij het recreatiecentrum een café-biljart geëxploiteerd. Dit laatste horecabedrijf wordt opgeheven en de bebouwing wordt gesloopt. Binnen het voorzieningencluster op het Recreatie- en Watersportcentrum de Biesbosch komt het aantal m² horeca terug; uitsluitend ten behoeve van de bezoekers van het recreatiecentrum.

Wonen

Ten oosten van de Rijksweg en direct ten noorden van het recreatiecentrum is sprake van de woonfunctie. Het gaat om een aantal vrijstaande en geschakelde woningen. Van wonen is ten westen van de Rijksweg sprake op twee percelen die ingeklemd liggen tussen de Rijksweg en de Dordtsche Kil: het pand met boven- en benedenwoningen in de bocht van de Rijksweg en iets zuidelijker één vrijstaande woning.

Recreatie- en Watersportcentrum de Biesbosch (voorheen: Bruggehof)

Tussen de Rijksweg, de jachthaven, het Hollands Diep en de Rijksweg A16 ligt het Recreatie- en Watersportcentrum de Biesbosch (voorheen: Recreatiecentrum Bruggehof). Oorspronkelijk was sprake van 540 standplaatsen voor recreatieverblijven (stacaravans en chalets) en was er vergunning voor 30 toeristische plaatsen. Op het centrum is bebouwing aanwezig. Het gaat om een drietal dienstwoningen, horeca-, detailhandel- en recreatieruimten en om enkele opslagruimten.

Ten westen van de Rijksweg is een rioolwaterzuiveringsinrichting van het recreatiecentrum tot stand gebracht en in bedrijf. Er is sprake van herstructurering van het recreatiecentrum.

Recreatieverblijven

Tegenover het recreatiecentrum Bruggehof ligt direct ten noorden van de jachthaven een complex met 16 recreatieverblijven. Het overgrote deel van de bebouwing, dat direct ligt aan en uitzicht heeft op de Dordtsche Kil, bestaat uit twee lagen. Het zuidelijke deel bestaat uit drie lagen. Direct ten noorden van het complex zijn de bij de recreatiewoningen behorende bergingen tot stand gebracht en staat een trafo.

In 15 van de 16 recreatieverblijven is sprake van permanent wonen. Dat is op deze locatie in de recreatieverblijven ongewenst; op 22 december 2005 zijn persoonsgebonden gedoogbeschikkingen verleend.

Jachthaven.

De jachthaven van WSV De Kil is gevestigd tussen het recreatiecentrum en de landtong langs de Dordtsche Kil. In de jachthaven zijn de voor een jachthaven benodigde voorzieningen in de vorm van meerpalen en steigers en dergelijke aanwezig.

De jachthaven is bereikbaar vanaf het recreatiecentrum en vanaf de landtong. Daar kan ook geparkeerd worden. Halverwege de haven is sprake van een drijvende verenigingsaccommodatie.

Het gaat onder meer om sanitaire voorzieningen en het kantoor van de havenmeester van de watersportvereniging. Daarnaast is een drijvende uitruklocatie van de Reddingsbrigade en de KNRM tot stand gebracht.

Overig.

De oorspronkelijke bebouwing op de zuidpunt van de landtong (het kantoor van de havenmeester van de jachthaven en de bebouwing van de Reddingsbrigade-KNRM) zijn of worden gesloopt. Dat is niet van toepassing op de op verschillende plaatsen in het plangebied aanwezige bunkers. Hierop wordt in de volgende paragraaf nader ingegaan.

2.4 Cultuurhistorie en archeologie

a. Monumentenzorg

In het gebied bevinden zich geen beschermde Rijks -of gemeentelijke monumenten. In opdracht van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg is een landelijke inventarisatie uitgevoerd, van waardevolle architectuur en stedenbouw uit de periode 1850 en 1940: Monumenten Inventarisatie Project 1850-1940. Uit deze inventarisatie zijn de nationaal gezien belangrijkste objecten en complexen geselecteerd en beschermd als rijksmonument. In het plangebied zijn destijds geen objecten/complexen of gebieden geïnventariseerd. In vervolg op de landelijke inventarisatie van bouwkunst en stedenbouw uit de periode 1850-1940 staat er een inventarisatie van architectuur en stedenbouw uit de Wederopbouwperiode 1940-1965 op de rol. Het plangebied moet nog worden geïnventariseerd op waardevolle objecten/complexen die typerend zijn voor deze periode.

In de komende jaren zal een uitgebreide inventarisatie plaatsvinden. De volgende objecten/complexen komen zeker voor plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst in aanmerking:

1. Rijksstraatweg 195



ne voor politietroepen van het Nederlandse
nden. Het ontwerp was van de
erbouwing tot hotel café-restaurant Altair
gerealiseerd. In 2001 is daar nog een

Rijksstraatweg 195 vanaf de achterzijde



Rijksstraatweg 168 + 170, dubbel woonhuis, gebouwd in 1923

Twee gekoppelde woonhuizen met mansardekap. Gevels in schoon metselwerk met hanenkammen boven de vensteropeningen in siermetselwerk.

3. Kazematten behorend tot het Zuidfront van de Vesting Holland, 1936-1940 te weten:
 - Nederlandse kazemat (piramide, met aarde bedekt) op het kampeerterrein van recreatiecentrum Bruggehof (april 1940);
 - Nederlandse kazemat (piramide) tussen Dordtsche Kil en jachthaven Willemsdorp (april 1940).
 - Nederlandse brugpijlerkazematten voor zware mitrailleur (2x) in verkeersbrug Moerdijk (1936), volledig onzichtbaar want ingebouwd in een brugpijler, bereikbaar via een hoog geplaatst deurtje.
 - Nederlandse rivier-of brugkazemat type B (met kanon en zware mitrailleur) 'Willemsdorp II' (1936), ten westen van de verkeersbrug Moerdijk, gesloopt in de jaren 70 van de 20e eeuw. In 1940 bemand door politietroepen.
 - Nederlandse rivier-of brugkazemat type B (met kanon en zware mitrailleur) 'Willemsdorp I' (1936), ten westen van de spoorbrug Moerdijk, na ombouw door de Duitsers hergebruikt. In 1940 bemand door politietroepen.
 - Nederlandse kazemat (piramide) ten oosten van de spoorbrug Moerdijk (april 1940)
 - Nederlandse kazemat 'Hollandsch Diep II' (1937) ten oosten van de spoorbrug Moerdijk



Kazemat bij de jachthaven



Entree tot brugpijlerkazemat

Er staan ook enkele Duitse bunkers (1944-1945) in het plangebied. Zij maken deel uit van het Baupunkt 95 en het Baupunkt 97 van de Stutzpunktgruppe Moerdijk:

- Duitse bunker type 622 als munitieopslagplaats, behorend bij Rijksstraatweg 166;
- Duitse bunker type 501 op privé-terrein, behorend bij Rijksstraatweg 180;
- Duitse bunker (halfgrond), type onbekend, ook behorend bij Rijksstraatweg 180;
- Duitse bunker, type 502 op privé terrein, behorend bij Rijksstraatweg 116/172
- Duitse mitrailleuropstelling voor één persoon of Tobruk, langs de Dordtsche Kil;
- Duitse mitrailleuropstelling voor één persoon of Tobruk, langs de Dordtsche Kil;
- Duitse mitrailleuropstelling voor één persoon of Tobruk langs de Dordtsche Kil bij het insteekhaventje van Willemsdorp;

Ter herinnering aan de meidagen 1940 zijn in de Zuidpunt twee monumenten opgericht.

- nabij Rijksstraatweg 195, ter herdenking van tien Nederlandse soldaten die zijn gesneuveld bij gevechten in dit gebied in de meidagen van 1940.
- nabij het tankstation Zuidpunt A16/E19, ter herinnering aan de omgekomen bemanning van de Nederlandse TV-855-bommenwerper die in de meidagen van 1940 is neergeschoten bij een poging de Moerdijkbruggen te bombarderen.

b. Karakteristieken

In het gebied liggen geen als beschermd stadsgezicht aangewezen gebieden.

Het gehele gebied is in wezen waardevol: landschappelijk als zuidpunt van het Eiland van Dordrecht, vanwege de rivieroever én het samenkomen van de rivieren Dordtsche Kil en Hollandsch Diep. De Dordtsche Kil is in het kader van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland aangeduid met een landschappelijk redelijk hoge waarde.

Het gebied en het dorp zijn van cultuurhistorisch belang vanwege het verleden als pleister-en veerplaats, als onderdeel van het 19^e eeuwse keizerlijke en koninklijke rijkswegennet en vanwege de strategische rol in de Tweede Wereldoorlog.

De kazemattenstelling is in de CHS aangemerkt als een landschappelijk element van redelijk hoge waarde.

c. Archeologie

1. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg

Op 1 september 2007 is de Wet Archeologische Monumentenzorg als onderdeel van de Monumentenwet 1988 in werking getreden. Dit is de juridische weerslag van het in 1992 geratificeerde Verdrag van Malta inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed. De archeologische zorgplicht ligt bij de gemeente.

Uitgangspunt van de wet is dat het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk bewaard blijft, bij voorkeur in de bodem zelf (in situ). Alleen als het ongestoord bewaard blijven van de archeologische waarden in de bodem niet mogelijk is, moet de in de bodem aanwezige informatie door middel van onderzoek worden veiliggesteld. Een ander belangrijk uitgangspunt is de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening..

Is bij planontwikkeling bodemverstoring van locaties met een grote archeologische waarde niet te vermijden, of zijn archeologische vooronderzoeken in dat kader noodzakelijk, dan verplicht de wet

tevens degene die het initiatief neemt tot bodemversterking, de kosten voor (voor)onderzoek te dragen.

2. Toetsingscriteria

De toetsingscriteria voor de archeologische adviezen voor de Zuidpunt zijn:

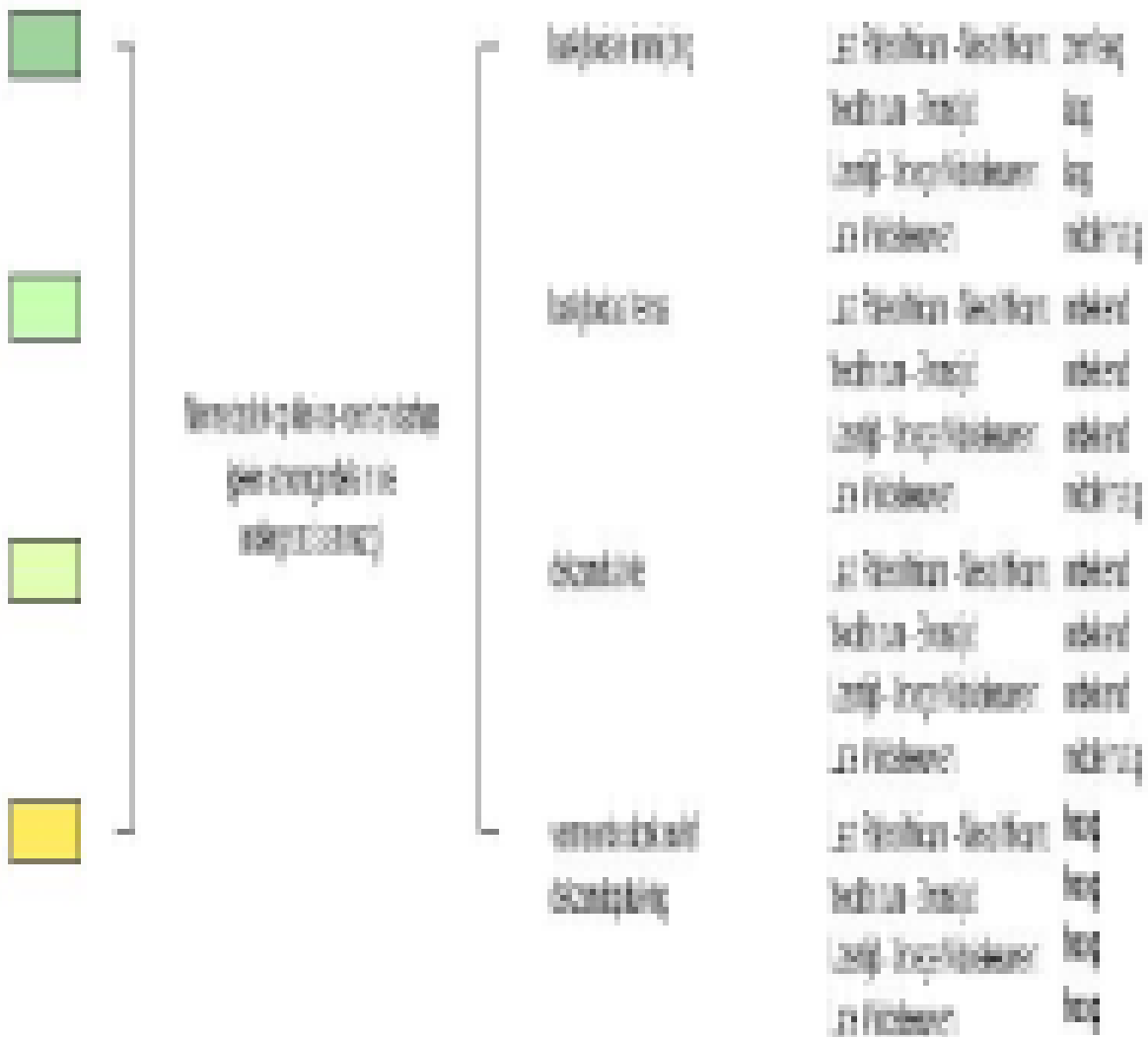
- de archeologische verwachtingskaart voor de gemeente Dordrecht (2009)
- ARCHIS, het Archeologisch Informatie Systeem voor Nederland (RCE)
- AMK, de Archeologische Monumentenkaart (Provincie Zuid Holland)
- Beleidsnota Bureau Monumentenzorg & Archeologie (Gemeente Dordrecht, 2004)
- Archeologische context (reeds uitgevoerde onderzoeken en/of waarnemingen)

2.1 Archeologische verwachtingskaart Dordrecht (2009)

Het middeleeuwse buitengebied van de stad Dordrecht, waar het plangebied 'De Zuidpunt' toe gerekend moet worden, kan het best worden omschreven met de term 'afgedekt landschap'. Tijdens en na de overstromingen van de St. Elisabethsvloed (1421-1424) is het oorspronkelijke veengebied van de Groote Waard voor een groot deel bedekt geraakt met metersdikke rivierkleisedimenten. Het is nog onvoldoende bekend welke laatmiddeleeuwse dorpen en oudere bewoningssporen zijn verdwenen onder klei en slib.

Het plangebied ligt zeer dicht bij het punt van de nacht van 18 op 19 november 1421 de zeedijk van de Groote Waard doorbrak tijdens de St. Elisabethsvloed. Erosie ten gevolge van de doorbraak van het zeewater zal naar verwachting aanzienlijk zijn. Onbekend is in hoeverre het

afgedekt landschap



Het plangebied op de archeologische verwachtingskaart met legenda

2.2 Archeologische context

In het plangebied zelf zijn geen archeologische onderzoeken uitgevoerd. Ook zijn geen waarnemingen van amateur-archeologen gesignaleerd in de directe omgeving van het plangebied. In het plangebied liggen geen archeologische monumenten. Archis en AMK leveren dus voor het plangebied zelf geen aanvullende informatie.

In het kader van de aanleg van een aardgastransportleiding is in 2007 een booronderzoek uitgevoerd onder andere direct ten noorden van het plangebied. Hieruit is gebleken dat de na 1421 door de Merwede (de Beneden en de Nieuwe Merwede) afgezette afzettingen – het zogenoemde Merwededek - dikker is dan 3,5 meter en dieper ligt dan 3,5 m –NAP (en beneden maaiveld).

Op de Tongplaat in de Biesbosch is in 2006 een booronderzoek uitgevoerd. Hier werd het door het Merwededek afgedekte laatmiddeleeuwse en oudere landschap in het zuidelijke deel vastgesteld en wel op een diepte van 4,25m –NAP (4,55 m beneden maaiveld). Het oude landschap is door aanzienlijke erosie niet meer intact: het kleilaagje op het veen en de top van het veen zijn geheel verdwenen en eventuele archeologische sporen daarmee ook.

Bovenstaande onderzoeksgegevens bevestigen de lage archeologische verwachting voor het plangebied.

3. Voorwaarden en ontheffingen

Voor het bestemmingsplan `Willemsdorp-2011 zijn gezien de lage archeologische verwachting en daarmee het lage risico voor de verstoring van archeologische waarden geen voorwaarden opgenomen.

Het plangebied is voor alle bodemingrepen vrijgesteld van archeologisch onderzoek.

HOOFDSTUK 3 Beleidslijnen

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nota Ruimte

Op 23 april 2004 is de Nota Ruimte, het derde deel van de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid ofwel de regeringsbeslissing, vastgesteld. Hierin is het nationaal ruimtelijk beleid voor de periode 2004 tot 2020 met een doorkijk naar 2030 op hoofdlijnen vastgelegd, dat voorheen in de afzonderlijke nota's - Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) en het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) - was opgenomen. De nota bevat geen concrete beleidsbeslissingen, maar stelt een aantal beleidsdoelen als leidraad voor de ontwikkelingen in de komende periode.

Hoofddoel is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrage functies. Specifiek richt het rijksbeleid zich op:

- * versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland; met name door voldoende ruimte te reserveren voor de ontwikkeling van bedrijven in (groot)stedelijk gebied;
- * krachtige steden en een vitaal platteland; investeren in leefbaarheid en veiligheid;
- * borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke (natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische) waarden;
- * borging van de veiligheid; aandacht voor de waterproblematiek en externe veiligheidsaspecten.

Het beleid met betrekking tot de basiskwaliteit van steden, dorpen en bereikbaarheid kent vier pijlers:

- * bundeling van verstedelijking en economische activiteiten;
- * bundeling van infrastructuur;
- * aansluiting van Nederland op de internationale netwerken van luchtvaart en zeevaart;
- * borging van milieukwaliteit en externe veiligheid.

Voor verstedelijking en economische activiteiten gaat het rijk uit van de bundelingsstrategie. Er wordt optimaal gebruik gemaakt van de ruimte die in het bestaande bebouwde gebied aanwezig is en er wordt ruimte geboden aan gemeenten om te kunnen bouwen voor de eigen bevolkingsgroei. Daarbij wordt de infrastructuur optimaal benut, het groen in en om de stad in samenhang met het bebouwd gebied verder ontwikkeld en aangesloten op het watersysteem.

Bundeling in steden en dorpen maakt het mogelijk functies bij elkaar te brengen, waardoor het draagvlak voor voorzieningen ondersteund wordt en arbeid, zorgtaken en ontspanning beter te combineren zijn.

In de nota worden ook specifieke uitspraken gedaan over recreatiewoningen: recreatiewoningen kunnen alleen worden toegestaan op plaatsen waar ook reguliere woningbouw kan worden toegestaan. Een uitzondering op deze regel geldt voor complexen van recreatiewoningen waar door middel van een bedrijfsmatige exploitatie het recreatiegebruik kan worden verzekerd c.q. het permanent wonen kan worden voorkomen.

3.1.2 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan dat doelen en kaders voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de middellange termijn (tot 2010) en lange termijn (tot 2020) beschrijft. De Nota Mobiliteit bevat maatregelen voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk Nederland. De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal, nationaal en Europees) vergroot. De Nota Mobiliteit werkt deze uitgangspunten nader uit. Een aantal van deze uitgangspunten is:

- . Sterkere economie door de bereikbaarheid te verbeteren.
- . Groei van verkeer en vervoer mogelijk maken.
- . Betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur.
- . Meer publiek-private samenwerking.
- . Op de korte termijn onderhoudsachterstanden inhalen.

- . Een start maken met een eerlijker vorm van betalen voor mobiliteit.
- . Openbaar vervoer: een gerichte, ambitieuze en integrale benadering.
- . Ruimte voor betrouwbaar, veilig en duurzaam goederenvervoer.
- . De veiligheid permanent verbeteren.
- . Kwaliteit leefomgeving verbeteren.

3.1.3 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Kort samengevat regelt de Waterwet het beheer van oppervlaktewater en grondwater. Ook verbetert de wet de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet vervangt een groot aantal wetten op het gebied van water.

De Waterwet biedt instrumenten om het waterbeheer op een doeltreffende en doelmatige manier op te pakken. Op rijksniveau wordt een nationaal waterplan gemaakt. Dit plan bevat de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het nationale ruimtelijk beleid. De provincie Zuid Holland heeft een Provinciaal Waterplan opgesteld met het provinciaal beleid ten aanzien van water. De ruimtelijke aspecten van die plannen van Rijk en provincies worden aangemerkt als structuurvisies in de zin van de Wro. De bedoeling is dat op basis van deze structuurvisies plannen van de Waterwet doorwerken in de ruimtelijke ordening en ervoor zorgen dat de waterbelangen op een goede manier worden geborgd.

De op 1 januari 2008 ingevoerde Wet gemeentelijke watertaken is ook opgenomen in de Waterwet. Door deze wetgeving hebben de gemeenten een aantal nieuwe zorgplichten: afvloeiend hemelwater, grondwaterstand en een verbrede zorgplicht inzamelen afvalwater buitengebied.

3.1.4 Binnenvaartpolitiereglement

Op grond van het Binnenvaartpolitiereglement geldt voor de Dordtsche Kil en voor de hoofdvaargeul in het Hollands Diep een algemeen ligplaatsverbod. Dit verbod geldt uiteraard niet voor de aanwezige jachthaven.

3.1.5 Richtlijn Vaarwegen 2005

Via deze richtlijn is een ruimtelijke orderings toetsingskader uitgebracht langs Hoofdvaarwegen. Op basis van het toetsingskader geldt voor nieuwe bebouwing een bebouwingsvrije ruimte langs de Dordtsche Kil en het Hollands Diep van 20 m, gemeten vanaf de gemiddelde waterstandlijn.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Streekplan Zuid-Holland-Zuid

In het streekplan Zuid-Holland Zuid (vastgesteld 17 mei 2000) is het water van het Dordtsche Kil en het Hollands Diep aangeduid als "Vaarwegen; havens; waterstaatsdoeleinden" terwijl het water tussen de spoorbaan en de A16 is aangeduid met "Waternatuurgebied". Ter plaatse van de A16 ligt de aanduiding "Verbinding van het rijkshoofdwegennet" terwijl de oostelijke berm van de A16 valt in de categorie "Natuurgebied-bestaand". Hierbij gaat het om water met als hoofdfunctie natuur dat tevens van belang is voor de waterhuishouding.

Ter plaatse van het gebied ten westen van de A16 is volgens het streekplan sprake van "Recreatie- en/of bosgebied-bestaand" (= recreatieve voorziening van tenminste 5 ha met hoofdzakelijk (boven)locale betekenis), terwijl door middel van een tweetal aanduidingen ("verblijfsrecreatie-bestaand" en "jachthaven-bestaand") het Recreatie- en Watersportcentrum de Biesbosch en Jachthaven De Kil zijn aangeduid.

Op 2 juli 2010 is de Provinciale Structuurvisie vastgesteld en is daarmee het Streekplan vervallen. Inhoudelijk is er geen verschil.

3.2.2 Structuurvisie Visie op Zuid-Holland

Met de Nota Ruimte en de Wet ruimtelijke ordening heeft het Rijk verantwoordelijkheden en bevoegdheden gedecentraliseerd naar provincies en gemeenten. In dit speelveld neemt de

provincie de verantwoordelijkheid voor aansturing op ruimtelijke kwaliteit en samenhang van projecten en programma's met provinciale betekenis (regisseursrol). De provincie zal niet voor alle provinciale belangen een leidende rol nemen in de uitvoering.

De provincie wil een actieve rol spelen in de uitvoering van beleid. De provincie eigent zich alleen een regisseursrol toe als zij van mening is dat deze rol niet gedelegeerd kan worden naar andere overheden, of als zij een eigen verantwoordelijkheid heeft, die voortvloeit uit provinciale belangen. De schaal van de provincie maakt haar bij uitstek geschikt om veel partijen op gemeentelijk en (boven)regionaal niveau te verbinden.

Provinciale Staten van Zuid-Holland stelden op 2 juli 2010 de Provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vast. In de Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De Structuurvisie geeft een visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie en een doorkijk naar 2040. De nieuwe integrale Structuurvisie voor de ruimtelijke ordening komt in de plaats van de vier streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte.

In 'Visie op Zuid-Holland' staat hoe de provincie samen met haar partners wil omgaan met de beschikbare ruimte. Met de structuurvisie werkt de provincie aan een vitaal Zuid-Holland, met meer samenhang en verbinding tussen stad en land. Hierdoor is in Zuid-Holland goed wonen, werken en recreëren voor iedereen binnen handbereik. De provincie onderscheidt vijf hoofdpunten:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie
- divers en samenhangend stedelijk netwerk
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap
- stad en land verbonden.

Ook de instrumenten van de provincie komen in de structuurvisie aan de orde. De provincie ordent op kaarten, ontwikkelt programma's en projecten, agendeert zaken en laat onderzoek uitvoeren. Zij stuurt op hoofdlijnen door kaders te stellen en het lokale bestuur ruimte te geven bij de ruimtelijke inrichting. Deze aanpak sluit aan bij de nieuwe stijl van besturen: 'Lokaal wat kan, provinciaal wat moet.'

In de Uitvoeringsagenda staat hoe de provincie en de verschillende partners de ambitie van de Structuurvisie gaan uitvoeren. De nadruk ligt op samenhang van maatregelen en programma's en de samenwerking met de regio's. Wat belangrijk is voor Zuid-Holland staat voorop.

De Uitvoeringsagenda maakt duidelijk wat er moet gebeuren en wat de onderlinge rolverdeling van de provincie en de verschillende samenwerkende partijen is.

Elke partij werkt vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid om de ambitie van de Structuurvisie te realiseren.

In de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte staat hoe de provincie de ruimte tot 2020 in wil gaan vullen. De structuurvisie geeft de hoofdlijnen van de ruimtelijke ontwikkeling weer en vermeldt de provinciale belangen. De verordening geeft aan met welke zaken gemeenten in hun bestemmingsplannen rekening moeten houden.

In de Structuurvisie is op de functiekaart het onderhavige plangebied aangeduid als "verblijfsrecreatiegebied". De A16 is aangegeven als een (inter)nationale wegverbinding en ook de HSL is aangegeven. De Dordtsche Kil is aangeduid als water en het water bij de tussen A16 en spoorlijn als natuur.

3.2.3 Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de Provincie Zuid-Holland

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS) geeft een overzicht van de cultuurhistorische kenmerken en waarden in Zuid-Holland. De CHS bestaat uit kaarten voor de drie onderdelen van de cultuurhistorie: archeologie, historische stedenbouw en historisch landschap. Ieder onderdeel bestaat uit twee kaarten die inzichtelijk maken wat in Zuid-Holland cultuurhistorisch van belang is en waarom:

- de kenmerkenkaart, waarop de kenmerkende nederzettingspatronen, landschapspatronen en de archeologische opbouw van het landschap zijn weergegeven;
- de waardenkaart, waarop de waardevolle structuren van de kenmerkenkaart zijn gewaardeerd.

Deze cultuurhistorische kenmerken en waarden vormen de input bij processen van culturele planologie.

Het plangebied staat op de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de Provincie Zuid Holland aangeduid als 'Lage kans op archeologische sporen'.

3.2.4 Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010

Met dit Beleidsplan hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland de strategische visie en ambities voor de komende jaren vastgelegd.

Het plan gaat over het ontwikkelen van ecologische waarden, over kwaliteit van natuur en water en over kwaliteit van onze leefomgeving. Deze kwaliteitselementen zijn van essentieel belang voor het scheppen en behouden van een aantrekkelijk vestigings- en investeringsklimaat in Zuid-Holland, zo wijst onderzoek uit.

De inrichting van de ruimte is een groot aandachtspunt. Ruimte is schaars. Inwoners en werknemers willen recreëren in een groene omgeving, niet ver van waar zij wonen en werken. Dit vraagt om scherpe keuzes, om een provincie die grenzen stelt, randvoorwaarden schept en investeert in groen, water en milieu. Dat doet dit plan. Daarnaast gaat het plan over de veiligheid van de inwoners van Zuid-Holland.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Dordrecht 2020

In de op 7 april 2009 vastgestelde structuurvisie Dordrecht 2020 wordt het onderhavige plangebied vooral genoemd als recreatiegebied. De structuurvisie kent twaalf leefmilieus en Willemsdorp e.o. vinden we terug bij "groen en recreatie". Dit milieu is overwegend gericht op recreatie, maar natuur is hierbij ook van belang. Ook gebieden als De Merwelanden en delen van de Nieuwe Dordtse Biesbosch behoren tot dit leefmilieu.

3.3.2 Verkeer en Vervoer

Op 6 september 2005 heeft de gemeenteraad het beleidsvoornemen van het Mobiliteitsplan Dordrecht vastgesteld. Het Mobiliteitsplan Dordrecht (MPD) beoogt een antwoord te bieden op de opgaven die vanuit een toenemende (auto)mobiliteit op Dordrecht af komen. Vanuit de vaak tegengestelde belangen van bereikbaarheid en leefbaarheid wordt gestreefd naar gebiedsgericht maatwerk. De hoofddoelstelling van het mobiliteitsplan is het verbeteren van de bereikbaarheid en het handhaven van de leefbaarheid.

Om de doelstellingen uit het Mobiliteitsplan mogelijk te maken hanteert Dordrecht een vierstappen strategie, waarvan de eerste drie dienen om de laatste stap zo lang mogelijk uit te kunnen stellen:

- Stap 1: Verleiding om modaliteitkeuze te beïnvloeden (vooral verminderen van het autoverkeer). Inzet op fiets en openbaar vervoer. Ook het lokale bedrijfsleven zal in deze stap een rol kunnen vervullen.
- Stap 2: Verleiding om andere reisperiode te kiezen. (Toekomstige) knelpunten kunnen voorkomen worden of makkelijker op te lossen indien zo maximaal mogelijk wordt ingezet op spreiding van de reistijden. Het gaat daarbij zowel om spreiding van personenvervoer als van vrachtvervoer. Hier wordt niet alleen medewerking voorzien van het bedrijfsleven maar ook van scholen.
- Stap 3: Verleiding om routekeuze te beïnvloeden (vooral het omleiden van het autoverkeer via de hoofdwegen). Het is dus de bedoeling dat door het aanbieden van kwalitatief goede routes automobilisten worden verleid tot het gebruik van deze routes. De beïnvloeding van de routekeuze wordt daarbij ondersteund door bewegwijzering en parkeerverwijssystemen.
- Stap 4: Als voorgaande stappen geen alternatief kunnen bieden, wordt ingezet op het nemen van wegvak- en kruispuntmaatregelen om knelpunten aan te pakken (het in goede banen leiden van het autoverkeer).

Belangrijk onderdeel van het Mobiliteitsplan is de aanwijzing van de hoofdnetten (auto, fiets en openbaar vervoer).

In of langs het plangebied behoren geen wegen tot het hoofdnet auto. Ook het hoofdnet openbaar vervoer en het hoofdnet fiets zijn hier niet aan de orde.

3.3.3 Stedelijke Ecologische Structuur

In 2008 heeft de gemeenteraad het beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur 2008-2013 (SES) vastgesteld. Dit beleidsplan heeft als doel natuur te behouden en te ontwikkelen met een optimale diversiteit. Daarbij wordt zoveel mogelijk uitgegaan van gebiedseigen soorten en habitats. De ontwikkeling van een stedelijke ecologische structuur staat daarin centraal: een samenhangend netwerk van leefgebieden, stapstenen en verbindingzones voor flora en fauna dat aansluit op de natuur in het buitengebied maakt dit mogelijk. Daarbij gaat het vooral om aansluiting op het rivier-ecosysteem met het Biesbosch ecosysteem.

Een groot deel van de natuurwaarden in Dordrecht heeft te maken met de oorsprong van het Eiland van Dordrecht en de stad Dordrecht. De natuurwaarden in het buitengebied is ontstaan als gevolg van de Sint Elizabethsvloed van 1421. Daarna volgde in de oude Dordrecht de aanleg van buitens en landgoederen. Vanaf de 19e eeuw volgde de aanleg van parken.

De huidige natuurwaarden in Dordrecht zijn met dit verleden verbonden: de killen in de woonwijken, de boombeplanting langs de dijken, de overblijfsels van de buitens en de Biesboschnatuur die via het Vlij en het Wantij tot in de stad doordringt. Cultuurhistorie en natuur gaan voor een belangrijk deel samen.

Vanuit de (cultuur) historie is de SES uitgewerkt aan de hand van een aantal thema's. Voor het plangebied zijn de thema's "Dordrecht Rivierenstad" en de "Groene Linten door stad en land" van belang. Ten aanzien van het eerstgenoemde thema gaat het om de Dordtse Kil met de oeverzone en de dijkstructuur die van belang zijn voor de meervleermuis. Vanuit het thema Groene linten zijn de randen langs de infrastructuur, zoals van de A16 van belang voor kleine grondgebonden zoogdieren en vlinders. De bermen van de A16 zijn bij extensief beheer kruidenrijk en kunnen van betekenis zijn voor bijvoorbeeld het Icarusblauwtje.

Op een wat hoger gelegen schaalniveau heeft het plangebied vooral betekenis vanwege de samenhang met de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Zo vormen de waterstructuren van o.a. het Hollands Diep en de wilgenbosjes onderdeel van de natte as. De provincie heeft de EHS uitgewerkt tot een provinciale EHS. In dat kader is een voorziening getroffen voor de uitwissing van reeënpopulaties tussen de Hoekse Waard en de Biesbosch. Het viaduct is aangepast en de onderdoorgang ter hoogte van de Moerdijkbrug blijft gehandhaafd. Door aanleg van rasters worden de dieren geleid naar deze doorgang. Ter hoogte van het Recreatie- en Watersportcentrum de Biesbosch zijn op twee plaatsen uittredeplaatsen aangelegd.

Op internationaal niveau maakt het oostelijk deel van het plangebied deel uit van Natura 2000-netwerk.

3.3.4 Water

De gemeente Dordrecht en het Waterschap de Hollandse Delta hebben gezamenlijk voor Dordrecht een stedelijk waterplan opgesteld.

Het stedelijk waterplan gaat over het oppervlaktewater.

Het opstellen van het plan is opgedeeld in drie fasen: verkenningen (rapport verschenen in oktober 2001), visievorming (rapport verschenen in juni 2002) en de maatregelen (maatregelenplan vastgesteld in september 2003).

In 2010 is het geactualiseerde Stedelijk Waterplan 2 opgesteld.

In hoofdstuk 8 van de toelichting op dit bestemmingsplan wordt nader op het aspect water ingegaan.

3.3.5 Groen

In de Structuurvisie Groene Ruimte, het Boomstructuurplan en de Nota Kleurrijk Groen zijn uitgangspunten voor de groenvoorzieningen opgenomen.

De bomenstructuur op het Eiland van Dordrecht valt grotendeels samen met de belangrijke structurelementen, zoals het patroon van dijken, wegen, water en bebouwing. Bomen vullen deze structurelementen in ruimtelijk, maar ook functioneel opzicht aan.

De dijken zijn aangeduid als bijzonder element binnen Dordrecht. Ze worden bijvoorbeeld veel gebruikt als toegangsroute vanuit de wijken naar de binnenstad en zijn een belangrijk middel om de natuur in de stad te brengen. De loop van de dijken moet (meer) herkenbaar gemaakt worden.

Binnen Dordrecht is sprake van groene lijnen: wegen met groen en waterlopen waardoor oriëntatie mogelijk is. Een van die groene lijnen is de Rijksstraatweg/Mijlweg. Qua beheer is voor het plangebied "Willemsdorp en de zuidpunt" vastgelegd dat langs de Rijksstraatweg sprake zal zijn van Semi-Natuurlijk Onderhoud.

In paragraaf 7.5 is ingegaan op internationale, nationale, provinciale en gemeentelijke regelingen die betrekking hebben op de natuurwaarden van het oostelijk deel van het plangebied.

3.3.6 Prostitutiebeleid

Na de opheffing van het bordeelverbod is in Dordrecht op 5 september 2000 de notitie Prostitutiebeleid vastgesteld.

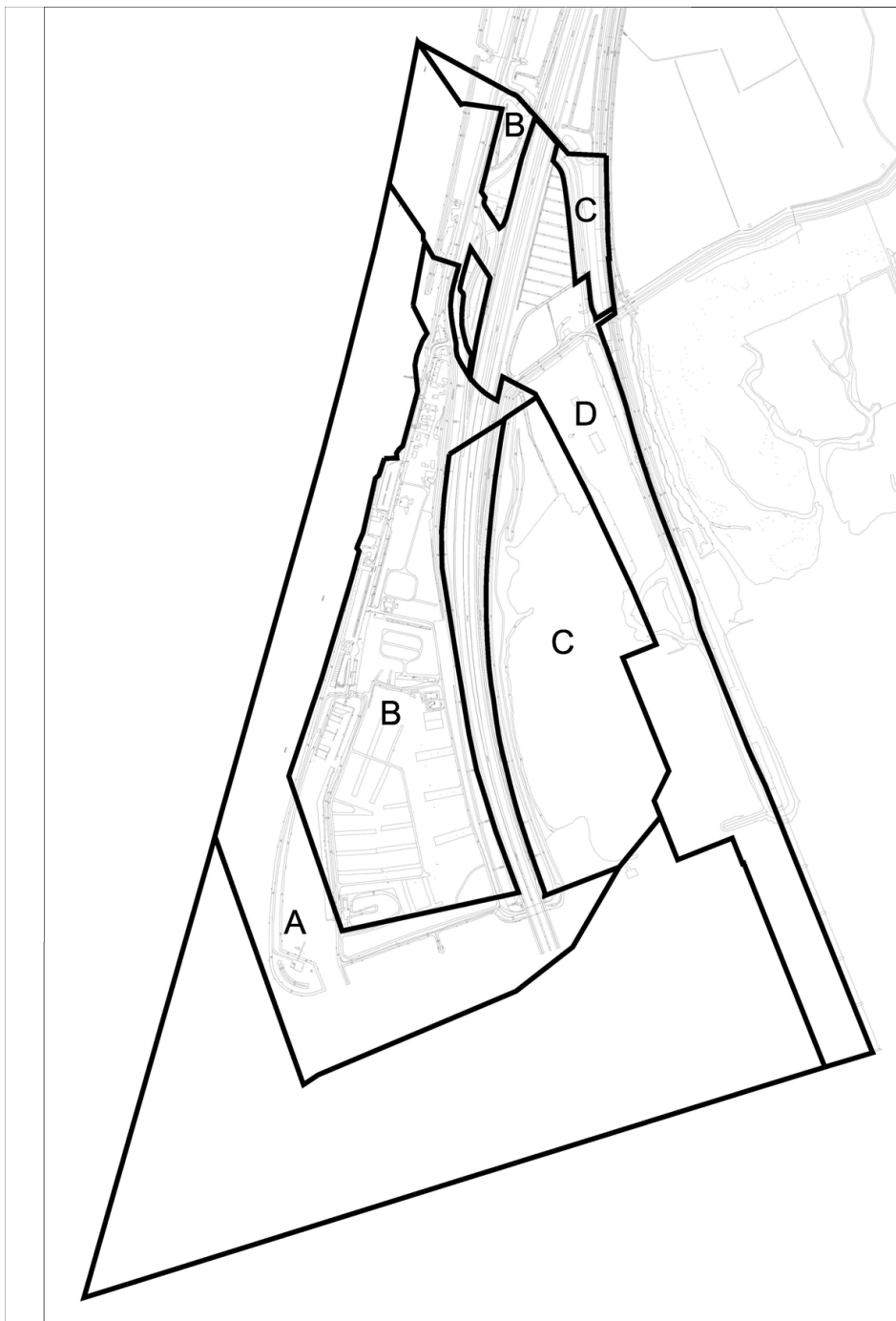
Uitgangspunt van het beleid is een vergunningplicht voor seksinrichtingen op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening en legalisering van de op 1 januari 2000 bestaande seksinrichtingen. Legalisering houdt tevens in een positieve bestemming in het desbetreffende bestemmingsplan.

In het plangebied is geen sexinrichting, als bedoeld in de notitie Prostitutiebeleid aanwezig, zodat een positieve bestemming achterwege kan blijven.

HOOFDSTUK 4 Huidig juridisch planologisch kader

Voor het plangebied zijn op dit moment de volgende vier bestemmingsplannen van kracht:

- A. "Uitbreidingsplan in hoofdzaak der gemeente Dubbeldam", vastgesteld op 12 mei 1948, goedgekeurd op 1 maart 1949;
- B. "Willemsdorp", vastgesteld op 17 december 1973, goedgekeurd op 15 januari 1975;
- C. "Natuurgebieden Dordtse Biesbosch", vastgesteld op 27 februari 1973, goedgekeurd 24 april 1974;
- D. "HSL-zuid", vastgesteld 4 januari 2000, goedgekeurd 8 maart 2000.



HOOFDSTUK 5 Programma

Bij het opstellen van een bestemmingsplan moeten de uitgangspunten voor het binnen het plangebied te voeren beleid worden vastgelegd. Met inachtneming van ruimtelijk relevante aspecten uit het voorgaande is voor het onderhavige bestemmingsplan sprake van de volgende uitgangspunten.

1. Algemeen

In het algemeen kan gesteld worden dat binnen het van het plangebied sprake is van verschillende te handhaven functies. Uitgangspunt is handhaving en waar mogelijk verbetering van de aanwezige stedenbouwkundige inrichting met onder meer de recreatieve functie van het gebied.

2. Functioneel

Uitgangspunten ten aanzien van de functies binnen het plangebied zijn handhaving van de bestaande:

- a. recreatieve doeleinden in de vorm van een recreatiecentrum met maximaal 470 chalets met bijbehorende voorzieningen (inclusief het te verplaatsen horecabedrijf) ten oosten van de Rijksweg en de zelfstandige recreatieverblijven aan de westzijde daarvan;
- b. horecabedrijf aan de noordzijde van het plangebied;
- c. woningen;
- d. jachthaven met daarin de accommodaties van Watersportvereniging De Kil en van de Reddingsbrigade/de KNRM.

3. Functionele flexibiliteit

De behoefte aan functionele flexibiliteit is gering. Er bestaat op dit moment enerzijds nauwelijks behoefte aan wijziging van bestemmingen terwijl anderzijds gelet op de ligging van het plangebied vanuit beleidsmatig en van uit milieuoogpunt de vestiging van andere functies niet mogelijk is.

4. Bebouwingsmogelijkheden

In het plan moet worden vastgelegd of en zo ja waar en tot welke hoogte bebouwing is toegestaan. Het betreft bouwwerken, maar ook bouwwerken geen gebouwen zijnde. Uitgangspunt daarbij is de bestaande bebouwing; zowel qua hoogte als qua oppervlakte. Dit geldt voor alle bestemmingen.

Uiteraard dient het bestemmingsplan ook bebouwing mogelijk te maken die nodig of gewenst is voor de verschillende functies en die vanuit een oogpunt van ruimtelijke ordening akkoord bevonden is. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om bebouwingsmogelijkheden op de erven van woningen of op het recreatiecentrum. Zo moet binnen een aantal randvoorwaarden bijvoorbeeld herinrichting/herstructurering en verbetering van het recreatiecentrum mogelijk zijn.

5. Verkeersstructuur

Uitgangspunt is geen wijziging van de verkeerstructuur. Dat wil zeggen handhaving van de droge infrastructuur in de vorm van de Rijksweg A16 en de Rijksweg. Dit geldt ook voor de bestaande fietsroutes.

Dat wil ook zeggen handhaving van de natte infrastructuur: de Dordtsche Kil, het Hollands Diep en het daarop aansluitende natte deel ten oosten van de rijksweg A16.

6. Landschappelijke groenstructuur

De huidige situatie is uitgangspunt: handhaving van de bestaande groenstructuur aan beide zijden van de Rijksweg A16 en langs de Dordtsche Kil en het Hollands Diep. Eén van de doelstellingen van de groenstructuur is beperking van de uitstraling van de achterliggende functies en dat heeft positieve consequenties voor de presentatie naar de A16.

Tevens is in ecologisch opzicht de oost-west-relatie tussen het Eiland van Dordrecht en de Hoeksche Waard van belang.

HOOFDSTUK 6 Beschrijving van het plan

6.1 Planmethodiek

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening kan onder meer gekozen worden voor het opstellen van een bestemmingsplan (3.1. Wro). In dat plan kan worden vastgelegd dat burgemeester en wethouders binnen de in het bestemmingsplan vastgelegde regels:

1. binnen bij het plan te bepalen grenzen het plan kunnen wijzigen;
2. het plan moeten uitwerken;
3. van bij het plan aan te geven regels ontheffing kunnen verlenen;
4. ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen nadere eisen kunnen stellen.

De onderdelen 1, 2 en 4 zijn binnen dit plangebied niet aan de orde: de (aanwezige) functies en de toe te laten bebouwing zijn helder en kunnen zonder wijziging, uitwerking of nadere eis in het plan worden vastgelegd. Er zijn geen grote afwijkende ontwikkelingen te verwachten. Van de verbeelding (plankaart) zijn de bestemmingen en de daarvoor geldende bouwgrenzen afleesbaar.

Voor enkele onderdelen is in het plan wel een ontheffingsmogelijkheid (ad 3.) opgenomen; bij de beschrijving van de bestemmingen wordt dit nader toegelicht.

6.2 Toelichting op de regels

Algemeen

Voor de opzet van de regels is aansluiting gezocht bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2008).

De regels bestaan uit 4 hoofdstukken. Onderstaand wordt eerst globaal de inhoud van deze 4 hoofdstukken benoemd en vervolgens wordt via een beschrijving van de bestemmingsregels nader op de bestemmingen ingegaan.

Hoofdstuk 1 inleidende regels

In dit hoofdstuk is een aantal begrippen verklaard die gebruikt worden in de regels. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bebouwingsregels er gelden.

Hoofdstuk 3 algemene regels

In dit hoofdstuk worden, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, aanvullende regels gesteld.

- * Antidubbeltelbepaling;
Met de Anti-dubbeltelregel wordt geregeld dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft. Het opnemen van deze regel is voorgeschreven in artikel 3.2.4. van het Besluit ruimtelijke ordening.
- * Algemene bouwregels;
In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels geregeld die voor alle bestemmingen kunnen gelden. Bijvoorbeeld extra bouwmogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen zoals balkons, galerijen en kelders.
- * Algemene gebruiksregels;
Deze gebruiksregels geven aan wat in het plan in ieder geval onder verboden gebruik wordt verstaan.
- * Algemene afwijkingsregels;
In dit artikel is in aanvulling op de mogelijkheden om af te wijken uit de bestemmingen nog een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.

Hoofdstuk 4 overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotbepaling is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan aangehaald worden.

Bestemmingsregels

Onderstaand wordt aan de hand van een beschrijving van de bestemmingen nader op een groot gedeelte van de planinhoud ingegaan.

In iedere bestemming is in de bestemmingsomschrijving aangegeven voor welke doeleinden de aangewezen gronden zijn bestemd. Daarna wordt in algemene zin aandacht besteed aan de bouwregels, de ontheffingen, en eventueel nadere eisen en specifieke gebruiksregels.

In het plangebied wordt gewerkt met bouwvlakken waarbinnen de zogenaamde hoofdbebouwing is toegestaan.

Uitgangspunt is dat de bouwvlakken zijn gelegd om de huidige hoofdbebouwing. De toegestane hoogtemaat voor de hoofdbebouwing is afgestemd op de huidige situatie en is op de verbeelding aangegeven.

Buiten het bouwvlak is vaak een (achter)erf gelegen waarop onder bepaalde voorwaarden het oprichten van bebouwing is toegestaan.

Onderstaand een toelichting op de verschillende bestemmingen.

Bedrijf

Het motorbrandstoffenverkooppunt langs de A16 is opgenomen met de bestemming 'Bedrijf' en daarbij de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen met lpg'. Het lpg-vulpunt is in de verbeelding aangegeven met de daarbij behorende contour.

Voorts is een bouwvlak opgenomen waarbinnen het eigenlijke verkooppunt (winkel) is opgenomen. In de regels is voorts opgenomen dat buiten het bouwvlak een overkapping is toegestaan.

Bedrijf - Nutsvoorzieningen.

De bestaande ten westen van de Rijksstraatweg gelegen rioolwaterzuiveringsinstallatie is als zodanig bestemd. De inhoud van de regels spreekt voor zich.

Groen

De van belang zijnde groenvoorzieningen zijn als zodanig bestemd. Het betreft de groene randen langs de Dordtsche Kil en het Hollands Diep, de brede bermen langs de Rijksweg A16 en het noordelijk gelegen gebied dat ingeklemd wordt door de spoortracé, de A16 en het water.

Naast het gebruikelijke groen en water, alsmede fiets- en voetpaden en bouwwerken geen gebouwen zijnde passend in de bestemming, is binnen de bestemming 'Groen' gewerkt met enkele aanduidingen:

- Op gronden met de bestemming 'Groen' mag niet worden geparkeerd. Dat is wel toegestaan ter plaatse van de gronden met de aanduiding p (=parkeren) aan de westzijde van de Rijksstraatweg en op de landtong tussen de jachthaven en de Dordtsche Kil.
- in de groenstrook ten westen van de Rijksstraatweg een antennemast (= aanduiding "am"). Door middel van de aanduiding en een regeling in de regels zijn de bestaande mast, met een hoogte van 40 m, en het bijbehorende bebouwing op de huidige locatie mogelijk gemaakt.
- in de groengebieden tussen de A16 en het spoor -en meer specifiek: het groen rondom het water- is de aanduiding 'natuur' aangegeven. Voor deze gronden is een vereiste van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden opgenomen.
- In het groen zijn ook enkele kazematten en bunkers opgenomen. Deze zijn voorzien van de aanduiding 'cultuurhistorische waarden' en in de regels de bepaling dat slopen zonder omgevingsvergunning niet is toegestaan.

Horeca.

Op de locatie waar sprake blijft van zelfstandige horeca is gewerkt met de bestemming "horecadoeleinden". Gelet op de ligging nabij bestaande woningen is in de specifieke gebruiksregels bepaald dat ter plaatse een café is toegestaan. Een andere vorm van horeca is toegestaan via de mogelijkheid van afwijken met een omgevingsvergunning. In het kader van een aanvraag om een omgevingsvergunning kan beoordeeld worden of de beoogde horecavorm gelet op de effecten op de omgeving uit een oogpunt van ruimtelijke ordening acceptabel is.

In de verbeelding is het bouwvlak, dat aansluit op de bebouwingmogelijkheden in de omgeving, aangegeven. De maximale bouwhoogte bedraagt 9 m.

In het kader van de herstructurering van het recreatiecentrum is afgesproken dat de exploitatie en de bebouwing van het horecabedrijf "De Blokhut", meer zuidelijker aan de Rijksweg wordt beëindigd en komt te vervallen. De oppervlakte (450 m²) is toegevoegd aan de op het recreatiecentrum toegestane horeca.

Recreatie - Jachthaven

De jachthaven is afzonderlijk bestemd. Ter plaatse van deze gronden zijn tevens aanlegsteigers en dergelijke toegestaan. Elders is dat niet toegestaan. Voorts zijn een gebouw ten behoeve van de havenmeester (binnen het aangegeven bouwvlak) en drijvende voorzieningen toegestaan in de vorm van een verenigingsaccommodatie en een uitruklocatie voor de reddingsbrigade/KNRM. De opgenomen maximum oppervlakten voor deze functies zijn afgestemd op de bestaande situatie.

Recreatie - Recreatiecentrum

Op grond van de inmiddels vervallen WOR-vergunning was op het oorspronkelijke recreatiecentrum Bruggehof sprake van 540 standplaatsen voor stacaravans en chalets en van 30 toeristische plaatsen voor mobiele kampeermiddelen (zoals tenten, toercaravans en campers). Inmiddels heeft overname door Europarcs plaatsgevonden en is de in gang gezette herstructurering doorgezet. Dat betekent dat op het Recreatie- en watersportcentrum de Biesbosch maximaal 455 chalets en/of stacaravans mogen worden gebouwd. Dit is vertaald in de regels. De plaatsing van chalets/stacaravans is alleen toegestaan binnen het in de verbeelding aangegeven bouwvlak. In de regels is geregeld welke hoogten en oppervlakten zijn toegestaan. Zo mag bijvoorbeeld de oppervlakte van een chalet/stacaravan niet meer dan 0,25 x de oppervlakte van een perceel zijn en mogen chalets niet groter zijn dan 60 m² met dien verstande dat 235 chalets/stacaravans maximaal 70 m² mogen zijn.

Voorts is het toegestaan maximaal 8 groepsverblijven te realiseren tot een oppervlakte van elk maximaal 250 m². Ter plaatse van een voormalige dienstwoning en het voormalige receptiegebouw (beide zijn in de verbeelding aangeduid) mag eveneens een groepsverblijf worden gerealiseerd, waarbij de bestaande oppervlakten en hoogten zoals aanwezig tijdens de ter visie legging van het ontwerp-bestemmingsplan, niet mogen worden overschreden. Permanente bewoning is op het recreatiecentrum niet toegestaan, met uitzondering van twee bestaande dienstwoningen (inhoud max. 500 m³).

Naast genoemde chalets, stacaravans en de dienstwoningen zijn op het terrein voorzieningen aanwezig. Het voornemen bestaat deze voorzieningen te vernieuwen en verbeteren. Het gaat hierbij onder meer om de totstandbrenging van een overdekte sportaccommodatie (zwembad, tennis- en squashbanen en een fitness-accommodatie). Er is geen sprake van een zelfstandige -voor iedereen vrij toegankelijke- voorziening; de sportaccommodatie, maar ook de horecavoorziening etc. mogen uitsluitend gebruikt worden door mensen die op het recreatiecentrum verblijven. In de regels zijn voor de verschillende voorzieningen maximale oppervlakten vastgelegd. Bij de omvang van horeca op het recreatiecentrum is rekening gehouden met het beëindigen van de horeca-activiteiten in de Blokhut en het slopen van deze bebouwing: de bestaande omvang van het horecabedrijf aan de Rijksweg is aan de mogelijkheden op het recreatiecentrum toegevoegd. In de specifieke gebruiksregels is opgenomen dat de toevoeging van 450 m² horeca eerst in gebruik mag worden genomen nadat de Blokhut is gesloopt.

Voor de voorzieningen is een hogere bouwhoogte nodig dan wordt toegestaan voor de chalets en stacaravans. Het gaat hierbij om de bestaande plek van de voorzieningen waarbij handhaving en aanvulling van de bestaande groenvoorzieningen het uitgangspunt is. De andere locatie ligt direct ten oosten van twee bestaande dienstwoningen nabij de ingang van het recreatiecentrum. Beide locaties zijn in de verbeelding voorzien van een andere (hogere) bouwhoogte.

Recreatie - Recreatieverblijven

De zestien bestaande recreatieverblijven langs de Dordtsche Kil zijn als zodanig bestemd. Permanente bewoning is niet toegestaan. Dat is gelet op de milieu-aspecten (o.a. door de geluidseffecten van de A16) ook niet mogelijk. Maar afgezien van deze milieuaspecten is permanente bewoning op zo'n grote afstand van het stedelijk woongebied van Dordrecht en zonder dat sprake is van voorzieningen (bijvoorbeeld openbaar vervoer, onderwijs of detailhandelsvestigingen) vanuit beleidsmatig oogpunt niet gewenst. Voorts is er sprake van duidelijk landelijk beleid. Naar aanleiding van een inspraakreactie is daaraan in hoofdstuk 9 van deze toelichting nadere aandacht besteed.

Binnen het in de verbeelding aangegeven bouwvlak is hoofdbebouwing toegestaan tot de in de verbeelding aangegeven hoogten van 6 en 9 meter. Dit zijn de bestaande hoogten. Aan de noordzijde van het complex zijn ter plaatse van de gronden met de aanduiding "bg" de bij de recreatieverblijven behorende bergingen toegestaan tot een hoogte van 3 m.

Tuin

Het gebied bij de woningen en bij de recreatieverblijven waar in principe geen gebouwen zijn toegestaan hebben de bestemming "Tuin". Over het algemeen gaat het over de grotendeels vóór de voorgevel gelegen gronden. Wel zijn bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan, waaronder erfafscheidingen.

Wonen

Binnen de bestemming is op de plankaart en in de regels een onderscheid gemaakt in:

- een bouwvlak, waarbinnen onder meer hoofdbebouwing is toegestaan;
- een gebied buiten het bouwvlak, waar aan- en bijgebouwen zijn toegestaan.

In het algemeen is de benadering als volgt.

Het bouwvlak is veelal om de huidige bebouwing gelegd. Bij eengezinswoningen is het gedeelte waar aan- en bijgebouwen zijn toegestaan vaak gesitueerd aan de achterzijde en bij hoek- of vrijstaande woningen ook aan de zijkant van de woning.

Voor de hoogte en diepte van aan- en uitbouwen is aansluiting gezocht bij de criteria voor vergunningvrije bouwwerken in de Woningwet: een uitbreiding mag een diepte hebben van 2,5 m buiten het bouwvlak tot een hoogte van 0,25 m boven de vloer van de eerste verdieping van de woning (tot een maximum van 4 m). Andere aan- en bijgebouwen zijn toegestaan mits deze onder meer niet hoger zijn dan 3 m en het gezamenlijk oppervlak van bouwwerken niet meer bedraagt dan 50 % van het erf tot een maximum van 50 m².

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels. Het betreft onder andere het tot stand brengen van een erker, balkon, aan- en bijgebouwen tot een oppervlakte van 75 m² in plaats van 50 m² of voor hogere aan- of bijbouwen.

Verkeer

De bestaande infrastructuur (de Rijksweg A16 en de Rijksweg) zijn bestemd voor 'Verkeer'. In de verbeelding zijn de bestaande profielen van zowel de Rijksweg als de Rijksweg A16 aangegeven. Door middel van de opgenomen mogelijkheid om bij omgevingsvergunning af te wijken is wijziging van het profiel mogelijk mits daardoor geen strijdigheid met de bepalingen van de Wet geluidhinder ontstaat. Als beoogd wordt te komen tot herinrichting van de infrastructuur is een inspraakronde voorgeschreven.

Verkeer - Railverkeer

De HSL en de spoorbaan Dordrecht-Breda zijn opgenomen met de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'; binnen deze bestemming is onderscheid gemaakt tussen de ondergrondse (tunnel)- en bovengrondse delen van de HSL.

Water

De Dordtsche Kil en het Hollands Diep hebben de bestemming 'Water'.

Uit de bestemmingsomschrijving blijkt de waterhuishoudkundige functie, alsmede de functie voor de scheepvaart. Op gronden met deze bestemming zijn uitsluitend bouwwerken geen gebouwen

zijnde, zoals bruggen, steigers en duikers toegestaan. De hoogte van deze bebouwing mag niet meer bedragen dan 9 m met dien verstande dat ter plaatse van de nadere aanduiding "brug" de hoogte van deze bebouwing 20 m mag bedragen. Dit laatste betreft de regeling voor de noordelijke delen van de Moerdijkbrug en de spoorbruggen, die liggen binnen het plangebied.

Het water tussen de spoorbaan Dordrecht-Breda en de Rijksweg A16 heeft natuurwetenschappelijke waarde en daarom de aanduiding 'natuur' gekregen. In de doeleindenomschrijving is het behoud en het herstel van de aanwezige natuurwetenschappelijke waarden opgenomen. Het water is als zodanig bestemd en de waarden zijn mede door middel van het in de regels opgenomen omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden beschermd.

Waterstaat - Waterkering

Binnen het plangebied ligt een primaire waterkering. De primaire waterkering is in de verbeelding aangegeven met de bestemming 'Waterstaat - Waterkering'. De op grond van de andere bestemmingen toegestane bouwwerken mogen alleen gerealiseerd worden, indien de bij de bescherming van de waterkering betrokken belangen dat gedogen. Dit geldt tevens voor bouwwerken die op grond van de algemene ontheffingsbevoegdheid tot stand gebracht kunnen worden. Voordat tot realisering van bouwactiviteiten of de uitvoering van werken en werkzaamheden wordt overgegaan, moet advies van de dijkbeheerder worden ingewonnen. De bescherming van de waterkering kan ertoe leiden dat activiteiten, die normaliter binnen de secundaire bestemmingen zijn toegestaan door de werking van de keur van het Waterschap geen doorgang kunnen vinden.

HOOFDSTUK 7 Milieu

7.1 Geluid

Volgens de Wet geluidhinder zijn alle wegen gezoneerd, met uitzondering van 30 km/ uur gebieden en woonerven.

Op 1 januari 2007 is er een nieuwe Wet geluidhinder van kracht geworden. Met de nieuwe wet is wordt voortaan de geluidsbelasting als daggemiddelde (Lden) weergegeven. Getalsmatig heeft dit tot gevolg dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wegverkeerslawaaï veranderd is in 48 dB. Ook de maximale ontheffingswaarde is daarmee veranderd: van 65dB(A) is deze veranderd in 63 dB. Voor industrielawaai blijft de 'oude' eenheid dB(A) nog van kracht

wegverkeerslawaaï

Binnen het plangebied zijn geen wegen aangewezen als woon-erf c.q. als 30 km-gebied. Alle wegen zijn op grond van de Wet geluidhinder gezoneerd. Het bestemmingsplan maakt binnen de zones geen nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk: niet door functiewijziging en niet door nieuwbouw.

Industrielawaai

Binnen het plangebied is geen sprake van een gezoneerd industrieterrein. Ook de zones van nabij gelegen industrieterreinen, bijvoorbeeld in Moerdijk, hebben geen effect op binnen het plangebied gelegen gronden.

spoorweglawaaï

Het plangebied wordt doorkruist door de HSL en de spoorbaan Dordrecht-Breda. Deze spoorbanen hebben aan beide zijden een geluidcontour van 600 m. Ook binnen deze zones maakt het bestemmingsplan door functiewijziging of nieuwbouw geen nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk.

7.2 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is in de Wet milieubeheer een hoofdstuk opgenomen over luchtkwaliteit. Het Besluit Luchtkwaliteit 2005 is vervallen.

Op 31 juli 2009 heeft de Minister van VROM het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) vastgesteld. Het NSL bevat de maatregelen die vereist zijn om tijdig te voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit van richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa. Het NSL biedt ook de onderbouwing voor de in het NSL genoemde ruimtelijke projecten met gevolgen voor de luchtkwaliteit. Het NSL heeft een looptijd van vijf jaar en is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Artikel 15.6, eerste lid, onder c van de Wet milieubeheer biedt de mogelijkheid om projecten te realiseren die "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdragen aan de concentratie van een stof waarvoor de richtlijnen een grenswaarde bevatten. Nadere toetsing aan de grenswaarden is in dat geval niet nodig. Omdat in Nederland alleen de concentraties PM10 (fijnstof) en NO2 (stikstofdioxide) de grenswaarden dreigen te overschrijden, richt de uitwerking van het begrip NIBM zich op deze twee stoffen.

Het begrip NIBM is gedefinieerd in de algemene maatregel van bestuur "niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)", kortweg het Besluit NIBM. Een bijdrage aan de concentratie PM10 of NO2 wordt als "in betekenende mate" (IBM) beschouwd als de bijdrage groter is dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor één van beide stoffen. Een project wordt dus aangemerkt als NIBM als de bijdrage van dat project niet groter is dan 1,2 µg/m PM10 én niet groter dan 1,2 µg/m NO2. Als dit aannemelijk kan worden gemaakt, is een nadere toetsing of onderbouwing wat betreft de luchtkwaliteit niet nodig.

Deze grens van 3% is gekoppeld aan de werking van het NSL. Het effect van het NSL-maatregelenpakket is namelijk zo groot dat de grenswaarden ook worden bereikt als projecten onder deze 3%-grens niet afzonderlijk, op projectniveau, worden gecompenseerd voor

hun effect op de luchtkwaliteit. De effecten van deze projecten worden met andere woorden op programmaniveau gecompenseerd.

Totdat het NSL definitief was vastgesteld, gold een grens van 1%. Ook deze 1%-grens is in het Besluit NIBM opgenomen maar is in de context van dit NSL niet langer relevant. Om het beoordelen van projecten te vergemakkelijken, is de 3%-grens voor een aantal categorieën projecten 'vertaald' in een getalsmatige grens. Dat is gebeurd in de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM). Voorbeelden hiervan zijn woningbouwlocaties, kantoorlocaties en bepaalde landbouwinrichtingen. Zo is in voorschrift 3A.2 in bijlage 3A van de Regeling NIBM bepaald wanneer een woningbouwplan NIBM is. Dit is het geval in de volgende situaties: het plan omvat niet meer dan 1.500 woningen met één ontsluitingsweg. Het plan omvat niet meer dan 3.000 woningen met twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling over beide wegen. Voorschrift 3A.1 bevat een soortgelijke regeling voor kantoorlocaties. De NIBM-grens is dan 100.000 m² bruto vloeroppervlak bij één ontsluitingsweg, en 200.000 m² bij twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling. De conclusie kan worden getrokken dat luchtkwaliteit voor het onderhavige plan, waarbij het vooral gaat om het vastleggen van de huidige situatie, geen problemen oplevert.

7.3 Bodemkwaliteit

Op basis van alle bij de gemeente Dordrecht geregistreerde bodemonderzoeken is in 2002 de Bodemkwaliteitskaart Dordrecht opgesteld. Op deze kaart staat weergegeven wat de algemene bodemkwaliteit van de bovenste halve meter grond van een bepaalde zone in Dordrecht is. Hierbij wordt geen rekening gehouden met verontreinigingen veroorzaakt door lokale bronnen zoals tankstations, wasserettes en andere verontreinigende activiteiten.

Op basis van deze bodemkwaliteitskaart kan voor het plangebied "Willemsdorp en de zuidpunt" het volgende worden aangegeven.

De zuidpunt van Dordrecht valt in de zone welke wordt weergegeven als niet gezoneerd, verwachting matig verontreinigd. Deze zone wordt gevormd door Willemsdorp. Het gebied is opgehoogd met slib. Er zijn echter te weinig gegevens beschikbaar om een gemiddelde bodemkwaliteit voor de gehele zone te bepalen.

Het zuidelijke deel van het recreatiecentrum is in 1973 opgespoten met specie uit de zeevaartgeul Dordtsche Kil. Op het zuidoostelijke en op het noordelijke deel van de locatie is een ernstig geval van bodemverontreiniging aangetroffen. Deze verontreinigingen worden veroorzaakt door de in het verleden opgebracht sliblaag. Het grondwater is plaatselijk sterk verontreinigd met arseen. Voor dit gedeelte van het plangebied van dit bestemmingsplan gelden gebruiksbeperkingen. In bijlage 2 is hierop nader ingegaan.

7.4 Externe veiligheid

Het plangebied is gelegen buiten het verstedelijkte gebied, in de meest zuid-westelijke hoek van het Eiland van Dordrecht. Dit plan een actualisatie van enkele oudere bestemmingsplannen en er zijn geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voorzien.

Binnen de plangrenzen is een recreatie terrein gevestigd dat is aan te merken als een kwetsbaar object.

In het plangebied bevinden zich de volgende risicobronnen:

- A16
- Dordtsche Kil
- Hollands Diep
- Benzinstation "de Zuidpunt"
- de spoorlijn Kijfhoek – Lage Zwaluwe

Over alle trajecten vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Vervoer van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee doordat bij ongevallen de kans bestaat dat gevaarlijke lading vrijkomt. Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het water is een risiconormering vastgesteld. Een combinatie van verschillende aspecten is bepalend voor het risiconiveau van een transportroute:

- De omvang van de vervoersstroom; deze is bepalend voor de kans op ongevallen met effecten op de omgeving;
- De soort gevaarlijke stoffen; dit is bepalend voor de effecten op de omgeving;

- De veiligheid van de transportroute; dit is bepalend voor de kans op ongevallen;
- Het aantal mensen in de omgeving van de route; dit is bepalend voor mogelijk aantal dodelijke slachtoffers.

Het externe veiligheidsbeleid heeft tot doel de kans dat mensen in de omgeving van een transportroute overlijden ten gevolge van een ongeval op deze route waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, binnen aanvaardbare grenzen te houden. Het product van kans en effect (overlijden) wordt aangeduid met het begrip risico.

Deze risicobenadering kent een tweetal begrippen om het risiconiveau weer te geven, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats. Bij het plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een transportroute overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op deze transportroute, er van uitgaande dat die persoon onbeschermd en permanent op die plaats aanwezig is. Anders gezegd, het plaatsgebonden risico is een rekenkundig begrip. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zogenoeten risicocontour). Dergelijke contouren zijn van belang bij de beoordeling of een risicovolle activiteit of een risicogevoelige bestemming op een bepaalde plaats kan worden toegelaten.

Voor het plaatsgebonden risico is door de rijksoverheid voor nieuwe situaties een grenswaarde vastgesteld van 10⁻⁶/jaar.

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval op de transportroute waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare.

Hoe meer personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico kan worden weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de cumulatieve kansen per jaar op tenminste dat aantal slachtoffers.

Het groepsrisico is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico een oriënterende waarde.

Beoordeling van de risicosituatie ter plaatse van dit bestemmingsplan is gedaan aan de hand van de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen zoals die in december 2009 laatstelijk is gewijzigd.

Conclusie. externe veiligheid

- Het plan voldoet aan de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Voor zowel de A16, het spoor als de vaarwegen is er sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het Groepsrisico (<1,0 maal OW). Met de introductie van dit nieuwe planologische regime is rekening gehouden met externe veiligheid. Dit is gebeurd door het vastleggen van voldoende afstand tussen risicobronnen en ontvanger.
- Het plan voldoet aan de randvoorwaarden die de structuurvisie Dordrecht 2020 op het gebied van externe veiligheid geeft (voor zowel het plaatsgebonden risico, het instellen van veiligheidszones en de hoogte van het groepsrisico).

In bijlage 1 is een uitgebreide notitie over de toetsing op het gebied van externe veiligheid opgenomen.

7.5 Ecologie/natuur in de stad

De Biesbosch wordt gekenmerkt door rivieren, kreken, slikken, rietgorzen, bejade grienden en polders. Door de afsluiting van het Haringvliet is het normale getij verdwenen en vervangen door een schijngetij. Unieke omstandigheden waarin een rijk domein van flora en fauna aanwezig is. Het oostelijk deel van het plangebied (tussen de A16 en de spoorlijn Dordrecht-Breda) maakt hier deel van uit.

Er zijn diverse afspraken die de natuurwaarden en de status van het gebied bevestigen. De beoogde ruimtelijke functie ondersteunt de beschermde status die aan het gebied is toegekend.

7.5.1 Internationaal

Het deel van het plangebied dat is gelegen tussen de spoorbaan en de rijksweg A16 is onderdeel van het Europese Natura 2000-netwerk. Dit is een Europees initiatief om een ecologisch netwerk

van Europa duurzaam te beschermen. Het gebied valt binnen de beschermingszones van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (VRL, HRL). Plannen en ingrepen dienen in het kader van de Strategische Milieubeoordeling (SMB) te worden getoetst op de gevolgen in dat kader.

EU-VOGELRICHTLIJN (1979) (VR)

De oorsprong van de VR en de HR is gelegen in de afspraken uit de Wetlands-Conventie c.q. copnventie van Ramsar (1971). Deze overeenkomst richt zich op watergebieden van internationale betekenis; de verdragspartijen zijn verplicht om afdoende maatregelen te treffen ter bescherming van watervogels door het aanwijzen van 'wetlands'. De Brabantse Biesbosch is als zodanig aangewezen en valt daarmee vanzelf ook onder de Vogelrichtlijn.

De Vogelrichtlijn (VR) beoogt de instandhouding van alle natuurlijk in het wild levende vogelsoorten op Europees grondgebied van de lidstaten. De lidstaten zijn verantwoordelijk voor de instandhouding van vogelsoorten en in het bijzonder de trekvogels en zijn verplicht om de verschillende natuurlijke habitats in stand te houden. Op grond van de Vogelrichtlijn worden gebieden aangewezen als speciale beschermingszone. Deze gebieden maken deel uit van Natura 2000, het Europese initiatief om een ecologisch netwerk van natuurgebieden in Europa duurzaam te beschermen. De Biesbosch is als speciale beschermingszone aangewezen in 1996. Soorten van belang uit het oogpunt van de richtlijn zijn: roerdomp, porseleinhoen, ijsvogel, blauwborst, purperreiger, kwartelkoning, visdief, zwarte stern, lepelaar, brandgans, aalscholver, kleine zwaan, wilde zwaan, visarend, bruine en blauwe kiekendief, smelleken, slechtvalk, kluut, goudplevier, kempiaan, bosruiter, velduil, zwarte wouw, rode wouw en zeearend.

EU-HABITATRICHTLIJN (1992)

De Habitatrichtlijn is bedoeld om ook de habitats van andere soorten dan vogels te beschermen en is dan ook min of meer complementair aan bovengenoemde richtlijn. Ook hier zijn de lidstaten verplicht de voor de Europese Unie belangrijke habitats te beschermen en worden gebieden als beschermingszone aangewezen, zodat ook deze gebieden deel uitmaken van Natura 2000.

De Biesbosch is aangemeld als Habitatrichtlijngebied. Artikel 6 van de Habitatrichtlijn is van toepassing, dat wil zeggen dat de verplichting bestaan pro-actieve maatregelen te treffen om richtlijngebieden in stand te houden, de verplichting maatregelen te treffen ook ten aanzien van bestaand gebruik om kwaliteitsverlies en verstoring te voorkomen en een apart afwegingskader voor nieuwe activiteiten met mogelijk significante gevolgen voor de habitatrichtlijngebieden. Bestaand gebruik kan in beginsel worden voortgezet. Nieuwe activiteiten in dan wel nabij deze gebieden moeten worden getoetst op significante gevolgen voor de natuur, op de te beschermen waarden in die gebieden.

7.5.2 Nationaal

Nota Natuur, bos en landschap in de 21e eeuw (2000)

In het Natuurbeleidsplan (1990) is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) als beleidsinstrument geïntroduceerd. Met de bovengenoemde nota wordt de EHS verder uitgewerkt. Voor het plangebied wordt ingezet op de realisatie van nieuwe robuuste verbindingen, waaronder de Natte As.

De Nota Ruimte (2004)

De Nota Ruimte vervangt de ruimtelijk relevante rijksnota's c.q. de planologische kernbeslissingen (PKB's), behorend bij de Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra (en de Actualisering daarvan in de Vinac) en het Structuurschema Groene Ruimte (I en II). Naast de Nota Ruimte zal nog een klein aantal andere PKB's worden gemaakt. Zo zal voor het Rivierengebied een gebiedsspecifieke uitwerkingsnota worden opgesteld: de PKB Ruimte voor de Rivier. In deze Nota Ruimte wordt gewezen op versterking van samenhang en kwaliteit van de deltawateren, via herstel getijdenwerking en zoet-zoutovergangen, continuering project Deltanatuur en de ontwikkeling van Robuuste ecologische verbindingen waaronder de verlenging van de Natte As (Biesbosch-Delta).

Natuurbeschermingswet

Op 1 oktober 2005 is de Natuurbeschermingswet gewijzigd en is de VR op nationaal niveau doorvertaald. Dit geldt ook voor de Wetlands (verdrag van Ramsar, Wetlands Conventie). De HR gebieden zijn nog niet aangewezen en daarvoor geldt nog de rechtstreekse werking van de Europese richtlijn. Het aanwijzingsbesluit wordt naar verwachting in 2006 genomen.

7.5.3 Provinciaal/gemeentelijk

Beheer- en Inrichtingsplan Nationaal Park de Biesbosch 2004

In 2004 is een beheer- en inrichtingsplan Nationaal park de Biesbosch opgesteld. Het plan biedt ruimte voor verbetering van de natuurwaarden en versterking van natuurgerichte recreatie. Daarbij wordt uitgegaan van geïntegreerde zonering van natuur en recreatie. De zonering is bepalend voor de verdere invulling en recreatieve inrichting van de Biesbosch. Het plan maakt onderscheid in natuurkerngebieden en extensieve zones. Een deel van het plangebied valt binnen de zone van het natuurkerngebied, waarbij de recreatievorm zoveel mogelijk gericht is op rust, stilte en natuurbeleving. Het toervaarnet doorsnijdt deze gebieden. Het streven is, de invloed op het omliggende gebied zoveel mogelijk te beperken door nieuwe voorzieningen langs oevers of mogelijkheden voor activiteiten aan wal niet te bieden.

HOOFDSTUK 8 Watertoets

8.1 Beleidslijn "Grote Rivieren"

Door verschillende instanties (o.a. Rijkswaterstaat, VROM, provincies Gelderland, Zuid-Holland, Noord-Brabant, VNG, Unie van Waterschappen) is gewerkt aan de opstelling van de Beleidslijn "Grote Rivieren". De Beleidslijn is op 14 juli 2006 in werking getreden.

Deze beleidslijn is in de plaats van "Ruimte voor de Rivier" gekomen.

Het westelijk, zuidelijk en oostelijk deel van het plangebied is buitendijks gelegen. Vanaf het noorden ligt de bestaande waterkering tot het hart van het plangebied. Zowel aan de west-, zuid- als oostzijde is sprake van water. Het zijn de rivier de Dordtsche Kil, het Hollands Diep en het water tussen de A16 en de spoorbaan.

Zoals in de inleiding aangegeven was er bij de totstandkoming van deze Beleidslijn reeds sprake van het in procedure zijn van het bestemmingsplan voor het onderhavige plangebied. Mede op basis daarvan is de situatie met Rijkswaterstaat nader bezien is uiteindelijk dit bestemmingsplan opgenomen als een 'pijplijnproject'.

Hoewel het bestemmingsplan anno 2010 iets anders van opzet is, is de hoeveel bebouwing bij het recreatiecentrum niet toegenomen ten opzichte van het bestemmingsplan uit 2006.

Zowel de Dordtsche Kil als het Hollands Diep vervullen een belangrijke rol voor de waterhuishouding en het verkeer over water (verbinding voor het goederenvervoer (binnenvaart) alsmede voor recreatievaart).

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is overleg gevoerd met de instanties die de verschillende waterbelangen behartigen, zoals Rijkswaterstaat en het Waterschap Hollandse Delta. Doelstelling van het bestemmingsplan is het creëren van een actueel juridisch planologisch instrumentarium waarbij in hoofdzaak wordt uitgegaan van de bestaande situatie. Immers, van grootschalige nieuwe ontwikkelingen c.q. herstructurering is binnen het plangebied geen sprake. Dat heeft consequenties voor de inhoud van de watertoets. Belangrijk is een beschrijving van de bestaande situatie.

8.2 Waterkering

De (primaire) waterkering ligt op en langs een gedeelte van de A16. Ook de HSL-tunnel maakt deel uit van de waterkering.

Deze gronden hebben de bestemming bestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Binnen het plangebied is sprake van gebieden die liggen binnen en gebieden die liggen buiten de waterkering.

8.3 Stedelijk Waterplan

De gemeente Dordrecht en het Waterschap de Hollandse Delta hebben gezamenlijk voor Dordrecht een stedelijk waterplan opgesteld.

Het stedelijk waterplan gaat over het oppervlaktewater.

Het opstellen van het plan is opgedeeld in drie fasen: verkenningen (rapport verschenen in oktober 2001), visievorming (rapport verschenen in juni 2002) en de maatregelen (maatregelenplan vastgesteld in september 2003). Sinds 2010 is het geactualiseerde Stedelijk Waterplan 2 beschikbaar.

8.4 Veiligheid tegen inundatie en wateroverlast

Waarborg veiligheidsniveau

De bestaande waterstructuur wordt niet gewijzigd. De begrenzingen van zowel de Dordtsche Kil als het Hollands Diep worden gehandhaafd. Er zijn ook geen plannen voor rivierversuiming.

Externe veiligheid

Bebouwing moet op een afstand van minimaal 25 m. vanaf de vaargeul worden gesitueerd. In het bestemmingsplan is dit door middel van bouwgrenzen vastgelegd.

8.5 Inundatierisico en wateroverlast

De maaiveldhoogte van het plangebied varieert van ongeveer 2.00 tot meer dan 3.00 m plus NAP (bron: AHN 2003).

De te verwachten waterstanden zijn:

Frequentie	Stand in m. + NAP
1x per 2.000 jaar	2,81
1x per 1.000 jaar	2.74
1x per 100 jaar	2.51
1x per 10 jaar	2.21

Bron: www.waternormalen.nl

Hierbij is het gemiddelde genomen tussen de overschrijdingen van hoogwaterstanden in 's-Gravendeelhaven (Dordtsche Kil) en die van Moerdijk (Hollandsch Diep)

Het plangebied ligt hoofdzakelijk buitendijks de dijkkring van Dordrecht met een wettelijke veiligheidsnorm van 1x per 2.000 jaar.

Er is in grote delen van het plangebied spraken van een inundatierisico.

Geadviseerd wordt bij wegen, constructies en bouwwerken hiermee rekening te houden. Hierbij dient tevens rekening te worden gehouden met:

- de doorwerking van de zeespiegelstijging (ter plaatse ca 0,5 m. over 100 jaar)
- het toenemen van de rivierafvoer (ter plaatsen ca 0,15 m. over 100 jaar)
- de algehele bodemdaling (zetting is afhankelijk van ondergrond en fundatievorm)

Van wijziging van de hoeveelheid geloosd water op het hoofdsysteem is in het nieuwe bestemmingsplan geen sprake. Ook blijft door het bestemmingsplan de afvoer van de rivier onbelemmerd. Van wateroverlast is in het plangebied daarom geen sprake._

8.6 Riolering

In het gebied bevindt zich een klein verzamelriool in de Rijksstraatweg met een totale lengte van ca. 450 meter. Het riool loost op de rioolwaterzuiveringsinstallatie die zich bevindt aan de waterzijde, schuin voor de entree van het recreatiecentrum. De installatie is in eigendom en beheer bij het recreatiecentrum.

8.7 Regeling in bestemmingsplan

In het onderhavige bestemmingsplan zijn, behoudens de watergangen op het recreatiecentrum' alle overige bestaande watergangen opgenomen met de bestemming 'Water'. Aan het water tussen de A16 en het HSL-tracé/de spoorbaan Dordrecht-Breda is de aanduiding 'natuur' toegevoegd.

8.8 Overleg met waterbeheerders

Over deze waterparagraaf heeft overleg plaatsgevonden met de waterbeheerders Rijkswaterstaat en Waterschap Hollandse Delta. De waterbeheerders gaan akkoord met de inhoud.

HOOFDSTUK 9 Uitvoerbaarheid

9.1 Maatschappelijk

Het bestemmingsplan "Willemsdorp en de zuidpunt" is in 2006 onderwerp van inspraak geweest. De inspraakprocedure is gevolgd tijdens de periode dat het bestemmingsplan werd beoordeeld in het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO).

Hoewel anno 2010 een nieuwe inspraakronde wordt georganiseerd (zie inleiding) wordt voor de volledigheid onderstaand verslag gedaan van de inspraak in 2006.

Door middel van de publicatie in het huis-aan-huisblad "De Stem van Dordt" d.d. 25 januari 2006 is aangekondigd dat gelegenheid is gegeven het ontwerp-bestemmingsplan in het Stadskantoor en bij de receptie van het binnen het plangebied gelegen Recreatiecentrum Bruggehof in te zien en daarop tot 9 maart 2006 te reageren.

Op 7 februari 2006 is een inloopavond gehouden. Tijdens deze bijeenkomst kon het ontwerp-bestemmingsplan worden ingezien, was over de inhoud en de procedure informatie beschikbaar en bestond de gelegenheid vragen te stellen.

Tijdens de inspraakronde zijn twee inspraakreacties ingekomen. Kort samengevat hadden de reacties betrekking op:

1. verschillende aspecten betreffende het Recreatiecentrum Bruggehof (Rijksstraatweg 186);
2. het gebruik van de zestien recreatieverblijven Rijksstraatweg 321 t/m 351.

Ad 1

Deze aspecten zijn met de nieuwe eigenaar besproken en waar mogelijk en nodig is een en ander aangepast.

Ad 2

In 1990 is een aanvraag om bouwvergunning ingediend voor het bouwen van vakantieappartementen. Omdat het bouwplan in strijd was met het geldende bestemmingsplan (bestemming: horeca en waterstaatsdoeleinden) heeft het gemeentebestuur destijds besloten aan de recreatieverblijven medewerking te verlenen door toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Via die procedure is vrijstelling en een bouwvergunning verleend.

Naar aanleiding van een verzoek om informatie heeft de gemeente bij brief van 10 november 1999 onder meer aangegeven dat permanente bewoning van de recreatiewoningen niet is toegestaan. In een later stadium is op landelijk niveau discussie ontstaan over permanent wonen in recreatiewoningen.

De gemeente Dordrecht heeft op 22 december 2005 een persoonsgebonden gedoogbeschikking afgegeven voor alle op dat moment voor permanente bewoning in gebruik zijnde recreatieverblijven. Daarmee heeft de gemeente gehandeld in de lijn van de VROM-beleidsuitgangspunten.

Het opnemen van een woonbestemming in dit bestemmingsplan is gelet op het voorgaande niet aan de orde.

Daaraan kan het volgende worden toegevoegd:

- al geruime tijd is uitgangspunt dat in het landelijk gebied, buiten de stedelijke zones, geen nieuwe woonkernen mogen ontstaan
- Willemsdorp is een gebied waar de nadruk ligt op de recreatiefunctie. Juist daarom is destijds medewerking verleend aan het bouwen van de recreatiewoningen

Vanwege deze uitgangspunten is een beoordeling op grond van de milieuwetgeving niet aan de orde. Het feit dat bewoners willens en wetens recreatiewoningen hebben gekocht voor permanente bewoning levert geen argument voor een ander standpunt op.

Tijdens de inspraakronde op het ontwerpbestemmingsplan "Willemsdorp-2011" is een reactie ingediend door een bewoner van de recreatieverblijven aan de Rijksstraatweg. In de inspraakreactie wordt gepleit voor het wijzigen van deze recreatieverblijven in een woonbestemming.

Om dezelfde redenen als hiervoor aangegeven kan niet aan dit verzoek worden voldaan.

9.2 Financieel

Er is sprake van een bestaand gebied waarbinnen de bebouwing en inrichting reeds zijn gerealiseerd; er is sprake van een conserverend plan. De eventuele totstandbrenging van (vervangende) nieuwbouw wordt aan particulier initiatief overgelaten.

Werkzaamheden ten behoeve van een hernieuwde inrichting van de infrastructuur zullen plaatsvinden in het kader van het normale onderhoud van wegen/riolering e.d.

De economische uitvoerbaarheid is derhalve niet in het geding.

Omdat het bestemmingsplan mede is gericht op de herstructurering van Recreatie- en Watersportcentrum de Biesbosch is met de exploitant een exploitatieovereenkomst gesloten voor het verhaal van de kosten.

Het opstellen van een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening is derhalve niet nodig.

HOOFDSTUK 10 Resultaten overleg

Het in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening voorgeschreven is gevoerd met:

1. Provincie Zuid-Holland
2. Provincie Noord-Brabant
3. Rijkswaterstaat
4. Waterschap Hollandse Delta
5. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten
6. Ministerie van Economische Zaken;
7. Vrom-Inspectie Regio West
8. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
9. PTT Telecom Netwerkdiensten
10. Kamer van Koophandel
11. TenneT Zuid-Holland;
12. Prorail, Regio Randstad-Zuid
13. Gastransport Services
14. Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken & Terreinen, E.I.D. directie West
17. Gemeente Moerdijk
18. Gemeente Drimmelen
19. Gemeente Binnenmaas
20. Gemeente Strijen.

In 2006 heeft met dezelfde overlegpartners reeds overleg plaatsgevonden over het toenmalige voorontwerpbestemmingsplan "Willemsdorp en de zuidpunt". Er zijn reacties ontvangen van:

1. Provincie Zuid-Holland;
2. Provincie Noord-Brabant;
3. Rijkswaterstaat,
4. VROM-inspectie.

Waar mogelijk zijn deze reacties in deze nieuwe versie van het bestemmingsplan (zie inleiding) verwerkt.

De Provincie Zuid-Holland, Kamer van Koophandel, Tennen TSO, Nederlandse Gasunie en de gemeente Binnenmaas hebben op de planversie 2011 bericht dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

De Vrom-Inspectie (namens de rijksinstanties) en het waterschap Hollandse Delta hebben reacties ingediend.

Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

Reactie Vrom-Inspectie bij brief van 26 januari 2011

Verzocht wordt de hoogtemaat van lichtmasten voor de A16 en de daaraan gelegen verzorgingsplaats te stellen op 20 m. Hieraan kan worden tegemoet gekomen.

Het gaat bij de lichtmasten van 9 m, om de lantaarnpalen langs straten en paden. Omdat deze ook binnen bestemmingen als groen en de recreatiebestemmingen voorkomen, zijn ze ook binnen die bestemmingen mogelijk gemaakt. De wijze van regeling is standaard in Dordrecht.

Het spreekt voor zich dat deze lichtmasten/lantaarnpalen geen hinder mogen opleveren voor weggebruikers en de gebruikers van vaarwegen. Dit is een zo algemeen gangbaar uitgangspunt dat het opnemen van een regeling dat geen verblinding voor de scheepvaart mag worden veroorzaakt, als overbodig wordt geoordeeld.

Overeenkomstig het verzoek zal in de plantoelichting een passage worden opgenomen over het Binnenvaartpolitiereglement en de Richtlijn Vaarwegen 2005. Voorts zal de Vierde Nota Waterhuishouding worden vervangen door de Waterwet.

Bij het onderdeel watertoets wordt gesproken over het overleg met de waterbeheerders (meervoud). Dit gaat om zowel Rijkswaterstaat, als het waterschap. Voor de volledigheid zullen deze twee instanties in de tekst genoemd worden.

Voorts wordt opgemerkt dat over dit bestemmingsplan de afgelopen jaren veelvuldig overleg met Rijkswaterstaat heeft plaatsgevonden. Het pleidooi voor meer overleg kunnen wij dan ook niet plaatsen en berust waarschijnlijk op een intern communicatieprobleem bij Rijkswaterstaat.

Waterschap Hollandse Delta bij brief van 21 januari 2011

In deze overlegreactie wordt aangegeven dat ook de tunnel van de HSL onderdeel uitmaakt van de waterkering.

Dit zal in het bestemmingsplan worden opgenomen.

Bijlagen

BIJLAGE Externe veiligheid

Inleiding

Het plangebied is gelegen buiten het verstedelijkte gebied, in de meest zuid-westelijke hoek van het Eiland van Dordrecht. Dit plan een actualisatie van enkele oudere bestemmingsplannen en er zijn geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voorzien.

Binnen de plangrenzen is een recreatie terrein gevestigd dat is aan te merken als een kwetsbaar object.

In het plangebied bevinden zich de volgende risicobronnen:

- A16
- Dordtsche Kil
- Hollands Diep
- Benzinstation "de Zuidpunt"
- de spoorlijn Kijfhoek – Lage Zwaluwe

Over alle trajecten vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Vervoer van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee doordat bij ongevallen de kans bestaat dat gevaarlijke lading vrijkomt. Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het water is een risiconormering vastgesteld. Een combinatie van verschillende aspecten is bepalend voor het risiconiveau van een transportroute:

- De omvang van de vervoersstroom; deze is bepalend voor de kans op ongevallen met effecten op de omgeving;
- De soort gevaarlijke stoffen; dit is bepalend voor de effecten op de omgeving;
- De veiligheid van de transportroute; dit is bepalend voor de kans op ongevallen;
- Het aantal mensen in de omgeving van de route; dit is bepalend voor mogelijk aantal dodelijke slachtoffers.

Het externe veiligheidsbeleid heeft tot doel de kans dat mensen in de omgeving van een transportroute overlijden ten gevolge van een ongeval op deze route waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, binnen aanvaardbare grenzen te houden. Het product van kans en effect (overlijden) wordt aangeduid met het begrip risico.

Deze risicobenadering kent een tweetal begrippen om het risiconiveau weer te geven, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats. Bij het plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een transportroute overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op deze transportroute, er van uitgaande dat die persoon onbeschermd en permanent op die plaats aanwezig is. Anders gezegd, het plaatsgebonden risico is een rekenkundig begrip. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zogenoeten risicocontour). Dergelijke contouren zijn van belang bij de beoordeling of een risicovolle activiteit of een risicogevoelige bestemming op een bepaalde plaats kan worden toegelaten.

Voor het plaatsgebonden risico is door de rijksoverheid voor nieuwe situaties een grenswaarde vastgesteld van 10-6/jaar.

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval op de transportroute waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare.

Hoe meer personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico kan worden weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de cumulatieve kansen per jaar op tenminste dat aantal slachtoffers.

Het groepsrisico is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico een oriënterende waarde.

Beoordeling van de risicosituatie ter plaatse van dit bestemmingsplan is gedaan aan de hand van de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen zoals die in december 2009 laatstelijk is gewijzigd.

Uitgangspunten

Personen dichtheden huidige situatie

Het plan heeft een conserverend karakter.

De grootste bevolkingsconcentratie is binnen de bestemming "Recreatieve doeleinden-recreatiecentrum" gesitueerd. Binnen deze bestemming is permanent wonen uitgesloten. Verder zijn in de regels o.a. de bebouwingsmogelijkheden voor recreatieverblijven (omvang en oppervlakte) en de beoogde voorzieningen vastgelegd op de huidige omvang, locatie, en gebruiksoppervlak. Hetzelfde is gebeurd binnen de bestemming 'Wonen'.

Het plan voorziet derhalve **niet** in een toename van het aantal aanwezigen ten opzichte van de huidige gebruiks- en planologische situatie.

Transport over de weg

In december 2009 is de eindrapportage basisnet weg gepubliceerd en is aansluitend de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen aangepast. De vervoersintensiteiten voor alle categorieën gevaarlijke stoffen zijn opgenomen in het bijlagenrapport behorende bij de eindrapportage basisnet weg uit december 2009. Deze intensiteiten zijn tot stand komen naar aanleiding van de werkhypothese uit het van het Basisnet transport gevaarlijke stoffen de ontwikkeling van het transport gevaarlijke stoffen plaatsvindt overeenkomstig het economisch scenario global economie. Voor het jaar 2020 leidt dit, voor de A16 ter hoogte van het plangebied, tot de jaarintensiteiten voor beladen bulktransporten zoals die zijn weergegeven in onderstaande tabel

Hoofdcategorie	Stof cat	Voorbeeldstof	Totaal
Brandbaar gas	GF1	Ethyleenoxide	209
	GF2	Butaan	1012
	GF3	Propaan	6031
	GT3	Zwavel dioxide	286
Brandbare vloeistof	LF1	Heptaan	23307
	LF2	Pentaaan	43026
Toxische vloeistof	LT1	Acrylnitril	1951
	LT2	Propylamine	3598

Transportcijfers A16 (2020)

Transport over water

In januari 2010 is de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) gewijzigd en in werking getreden. In bijlage 6 van de circulaire is aangegeven met welke transport intensiteiten rekening moet worden gehouden bij het beoordelen van de risicosituatie als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over water. De vervoersintensiteiten zijn afgeleid van het eindrapport basisnet water van 15 januari 2008.

In de circulaire zijn voor het Hollands Diep en de Dordtse Kil de volgende transport gegevens opgenomen waarbij de Dordtse Kil is aangeduidt als een rode vaarweg en het Hollands Diep (Dordtse Kil-Moerdijkbrug) als een zwarte vaarweg:

	Aantal passages per jaar (binnenvaart)							
	LF1	LF2	LT1	LT2	GF2	GF3	GT3	GT5
Dordtse Kil	7191	5612	90	0	0	3750	41	0
Hollands Diep	7191	5612	90	0	0	3750	41	0

vaarweg	Aantal passages per jaar (Zeevaart)							
	LF1	LF2	LT1	LT2	GF2	GF3	GT3	GT5
Dordtse Kil	239	82	1	0	70	74	0	0

Hollands Diep	0	0	0	0	0	0	0	0
----------------------	---	---	---	---	---	---	---	---

Transport over spoor

De door PRORAIL opgegeven transportintensiteiten op het spoor voor het jaar 2007 zijn weergegeven in onderstaande tabel

stofcategorie	Beschrijving	Totaal
A	Brandbare gassen	13150
B2	Giftige gassen	2050
B3	Zeer giftige gassen	0
C3	Zeer brandbare vloeistoffen	16100
D3	Toxische vloeistoffen	3550
D4	Zeer toxische vloeistoffen	1300

Transportcijfers spoor (2007)

Bereikeingsresultaten

A16

Plaatsgebonden risico

In december 2009 zijn de definitieve resultaten van het basisnet weg gepubliceerd (Eindrapportage Basisnet weg hoofdrapport). Met de resultaten van dit rapport is de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) gewijzigd en per 1 januari 2010 in werking getreden

Bijlage 5 van de circulaire zijn zowel de te hanteren veiligheidszone als de vervoershoeveelheid brandbaar gas (GF3) benodigd voor het doen van groepsrisicoberekeningen voor het Rijkswegennet aangegeven.

Voor de A16 (tracé Afrit 20 Dordrecht Randweg – knooppunt Klaverpolder) dient rekening gehouden te worden met een veiligheidszone van 45 meter uit het hart van de snelweg. De eerstelijns bebouwing is op 60 meter uit het hart van het de A16 gesitueerd zodat wordt voldaan aan het criterium dat er geen (beperkt)kwetsbare bebouwing binnen de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico mag worden gesitueerd.

Groepsrisico

De circulaire geeft in bijlage 5 een maatgevend transporthoeveelheid brandbaar gas van 9047 voertuigen. In het eindrapport basisnet weg van december 2009 is het groepsrisico op basis van de "werkelijk" aanwezige bevolking geïnventariseerd. (op basis van Google earth en Bridgis) hiermee is de maatgevende groepsrisico situatie op het betreffende trace bepaald op basis van de maatgevende transporthoeveelheid voor het vervoer van brandbaar gas. Hieruit blijkt dat er op het trace Afrit 20 Dordrecht Randweg – knooppunt Kalverpolder een maatgevend groepsrisico wordt gevonden groter dan 0,1 maal de orientatiewaarde. Op blz 55 van het eindrapport zijn de aandachtspunten voor het groepsrisico weergegeven (groepsrisico groter dan de orientatiewaarde). Uit deze tabel kan geconcludeerd worden dat er op basis van de huidige bevolkingsdichtheid geen sprake is van een overschrijding van de orientatiewaarde voor het groepsrisico.

Water

Plaatsgebonden risico

Het eindrapport basisnet water concludeert dat het basisnet water nu en in de toekomst (behoudens de Westerschelde) geen veiligheidsknelpunten kent en dat met het basisnet water een veiligheidsbuffer wordt gecreëerd. De 10-6 contour voor zowel de Dordtse Kil als het Holland Diep ligt juist op de oever. De eerstelijns bebouwing is tussen de 12,5 en 25 meter uit de rand van de Dordtse Kil gesitueerd.

De eerstelijns bebouwing is op 30 meter uit de rand van het Hollands Diep gesitueerd. Hiermee wordt voldaan aan het criterium dat er geen (beperkt)kwetsbare bebouwing binnen de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico mag worden gesitueerd.

Groepsrisico

Het eindrapport basisnet water concludeert dat er noch op de Dordtse Kil noch op het Hollands Diep geen sprake is van een overschrijding van de orientatiewaarde voor het Groepsrisico.

Spoor

Plaatsgebonden risico

Voor het bestaand stedelijk gebied is in 2007 een studie verricht naar de ligging van de PR 10-6 contour op basis van de realisatiecijfers 2005 en de prognoses voor 2020 zoals hierboven aangegeven. Afhankelijk van de spoorgeometrie varieert de PR 10-6 van 14 meter tot 84 meter. Hierbij is gerekend dat het volledige spoorvervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt in bonte treinen. Berekening heeft plaatsgevonden met behulp van het rekenprogramma RBMII. Het gebied binnen de 10-6 contouren voor het plaatsgebonden risico (2020) is op de plankaart aangeduid met de bestemming Groen. Binnen de maximaal bepaalde PR10-6 contour zijn geen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gelegen en/ of geprojecteerd.

Groepsrisico

De eerstelijnsbebouwing is gelegen op meer dan 300 meter vanaf het hart van de spoorbaan. Studies laten zien dat buiten het verstedelijkte gebied van Dordrecht nergens de orientatiewaarde voor het groepsrisico worden benaderd.

Benzinestation

LPG tankstation "de Zuidpunt" Dit station is gelegen aan de noordzijde van het plangebied op 225 meter van de bestemming Wonen en daarmee buiten het invloedsgebied (=165 meter) waarbinnen bij een optredend LPG incident slachtoffers kunnen vallen.

Toetsingskader externe veiligheid

Op initiatief van de Brandweer Dordrecht is in 2002 gestart met het project "Veiligheidsstudie spoorzone Dordrecht Zwijndrecht" waarmee de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht op lokaal niveau een afweging willen kunnen maken tussen veiligheid in relatie met transport en economische ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit. De veiligheidsstudie is begin 2004 afgerond waarna het college van burgemeester en wethouders het toetsingskader als beleidsregel hebben vastgesteld. Het bestemmingsplan is ontwikkeld binnen de criteria uit dit toetsingskader. Toepassing van dit toetsingskader geeft externe veiligheidsaspecten een expliciete plaats bij het totstandkomen van ruimtelijke plannen en bouwplannen. Het toetsingskader omvat 5 beoordelingscriteria:

- plaatsgebonden risico;
- groepsrisico;
- zelfredzaamheid;
- beheersbaarheid;
- resteffect.

Het toetsingskader kan worden gezien als een nadere invulling en precisering van de door de Provincie Zuid-Holland ontwikkelde CHAMP-methodiek voor plantoetsing. Zowel de aspecten van het toetsingskader als die van de CHAMP methodiek komen hieronder aan de orde, te beginnen bij het toetsingskader.

Voor de beoordeling van de mogelijkheden voor beheersbaarheid en zelfredzaamheid in het plangebied, zijn de scenario's van ongevallen met gevaarlijke stoffen van belang. Rondom het plangebied is er sprake van het transport van een viertal categorieën stoffen die in grote hoeveelheden worden vervoerd: Brandbare vloeistoffen, Toxische vloeistoffen, Brandbare gassen en Toxische gassen.

In januari 2009 is de handleiding adviestaak regionale brandweren IPO 08 uitgebracht waarin de scenario's van ongevallen met gevaarlijke stoffen zijn beschreven.

Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het plangebied in staat zijn zich op eigen kracht in veiligheid te brengen.

Binnen 60 meter en 300 meter vanaf het hart van respectievelijk de A16 en het spoor zijn geen kwetsbare en beperkt kwetsbare functies voorzien. Binnen de 12,5 tot 25 meter van de zijkant van de Dordtse Kil en 30 meter van het Hollands Diep zijn eveneens geen functies voorzien.

In de hierop volgende zone zijn zowel woningen als recreatieve voorzieningen, in de vorm van een jachthaven, een recreatie centrum en recreatieverblijven geprojecteerd. Deze functies kunnen, op grond van het Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen worden gekenmerkt als kwetsbaar. De in het plangebied aanwezige personen zijn kunnen deels beperkt zelfredzaam zijn.

Plasbrand

De eerstelijnsbebouwing aan de Dordtse Kil-zijde gesitueerd binnen het nog vast te stellen plasbrand aandachts gebied. Het betreft een tiental recreatiewoningen waarvan de bouwvlakken in het plangebied zijn vastgelegd op de huidige situatie. bestaande bebouwing buiten het zogenaamde plasbrand aandachtsgebied. Aan de Hollands Diep-zijde zijn de bouwvlakken buiten het plasbrand aandachtsgebied gesitueerd. Voor weg en spoor zijn de bouwvlakken buiten de 1% letaliteitsgrens van het in IPO 8 beschreven worstcase scenario gesitueerd.

Bij het scenario van een koude BLEVE zal er geheel geen tijd voor zelfredding beschikbaar zijn. Bij een warme BLEVE is er wellicht wel enige tijd om een ontruiming op te starten voordat de BLEVE daadwerkelijk plaatsvindt.

Een BLEVE met een volle tankwagen geeft tot een afstand van ongeveer 230 meter (330 meter bij een spoorketelwagon) dodelijke slachtoffers (1% letaliteit). Vanaf 90 meter tot ongeveer 400 meter (140-600 meter bij een spoorketelwagon) zullen de effecten van de BLEVE gewonden veroorzaken. Voor een scheepvaart incident met brandbare gassen ligt de 100% letaliteitsgrens tussen de 100 meter (meest waarschijnlijk scenario) en 250 meter (wostcase scenario). Deze zone is het potentiële werkterrein van de hulpdiensten. In deze zone zorgen maatregelen ter bevordering van de zelfredzaamheid voor een daling van het aantal slachtoffers. De meest effectieve maatregel in het kader van zelfredzaamheid is vluchten uit het onveilige gebied. Echter, het tijdsverloop vanaf het ontstaan tot het plaatsvinden van een BLEVE is relatief kort en afhankelijk van verschillende factoren (vullingsgraad, buitentemperatuur, moment van inzet brandweer). Evacueren van het effectgebied is geen realistische mogelijkheid.

Scenario's met een toxische belasting kennen een effectgebied dat ruim groter is dan het beschouwde plangebied. De mogelijkheden tot zelfredzaamheid binnen dit scenario zijn beperkt. Binnenshuis geniet men over het algemeen de beste bescherming. Zelfredzaamheid is dan ook het best gediend bij een tijdige waarschuwing en een juiste instructie over hoe te handelen bij calamiteiten. In een nieuwbouw situatie is het noodzakelijk om op gebouwniveau is het aanvullende maatregelen te treffen. Hierbij valt te denken aan aanpassingen in de meestal aanwezige mechanische ventilatie.

(Ruimtelijke) maatregelen met het oog op de zelfredzaamheid van de in het gebied aanwezige personen:

- De bouwvlakken zoals aangegeven op de plankaart zijn op ca 50 meter uit de rand van de A16 gesitueerd waardoor deze buiten:
 - de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico zijn gesitueerd;
 - het effectgebied van een plasbrand zijn gelegen;
 - de 100% letaliteitgrens van het overdrukscenario als (meest geloofwaardige scenario met brandbare gassen) is gesitueerd .
- De aan het spoor gelegen bouwvlakken zijn op ca 300 meter uit de rand van het spoor gesitueerd waardoor deze buiten:
 - de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico zijn gesitueerd;
 - het effectgebied van een plasbrand zijn gelegen;
 - de 100% letaliteitgrens van het meest geloofwaardige scenario (overdruk scenario) als gevolg van een incident met brandbare gassen zijn gelegen;
 - de 100% letaliteitgrens van het meest geloofwaardige scenario als gevolg van een incident met ammoniak zijn gelegen;

Beheersbaarheid

Beheersbaarheid richt zich op de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten in hoeverre zij in staat zijn hun taken goed uit te kunnen voeren en daarmee verdere escalatie van een incident kunnen voorkomen.

Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/ adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen, maar ook de brandweezorgnorm wordt hier onder geschaard.

De beheersbaarheid van het incident wordt mede bepaald door de aard van de betrokken stoffen in samenhang met de snelheid waarmee een incident zich ontwikkeld, bereikbaarheid van de incidentlocatie en de kwaliteit van de blusvoorzieningen.

Ten aanzien van de bereikbaarheid en bluswatervoorziening hanteert de regionale brandweer Zuid-Holland Zuid de richtlijnen met betrekking tot bereikbaarheid zoals beschreven in de NVBR publicatie "Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid".

(Ruimtelijke) maatregelen met het oog op de beheersbaarheid van incidenten:

- De bouwvlakken zijn op ca 50 meter uit de rand van de A16 gesitueerd waardoor deze buiten het effectgebied van een de plasbrand zijn gelegen;
- De aan het spoor gelegen bouwvlakken zijn op ca 300 meter uit de rand van het spoor gesitueerd waardoor deze buiten het effectgebied van een plasbrand en buiten de 10% letaliteitsgrens van worst case scenario "warme BLEVE" zijn gelegen
- De aan het spoor gelegen bouwvlakken zijn op ca 300 meter uit de rand van het spoor gesitueerd waardoor deze buiten 100% letaliteitsgrenzen van de meest geloofwaardige scenario's voor toxische belasting zijn gesitueerd. En buiten de 100% letaliteitsgrens van het worst case scenario "voor fluor waterstof" zijn gelegen.
- De bouwvlakken aan de Hollands Diep-zijde zijn buiten de 100% letaliteitsgrens van een plasbrand gelegen

Resteffect

Het resteffect geeft een inschatting van het aantal doden, gewonden en materiële schade bij de representatieve scenario's, ondanks de getroffen maatregelen.

De omvang van het resteffect wordt door de volgende factoren bepaald:

- omvang schade gebied van de verschillende maatgevende incidenttypen (brand, explosie, blootstelling aan toxische vloeistoffen en gassen);
- effectiviteit van voorzieningen en maatregelen op het gebied van zelfredzaamheid;
- effectiviteit van voorzieningen en maatregelen op het gebied van beheersbaarheid.

Voorzieningen en Maatregelen op het gebied van zelfredzaamheid leiden er toe dat mensen tijdig het gebied kunnen ontvluchten om zo zich zelf te redden of de ernst van hun verwondingen kunnen beperken. Zelfredzaamheid beïnvloedt hiermee het resteffect. Modelmatig zal dit effect niet altijd kunnen worden gekwantificeerd.

Met maatregelen en voorzieningen op het gebied van beheersbaarheid kan escalatie van een incident worden voorkomen. Hierdoor wordt het groepsrisico in positieve zin beïnvloedt, neemt de zelfredzaamheid van personen toe en zal het rest effect ook lager uit kunnen vallen.

De CHAMP-Benadering

De Provincie Zuid- Holland heeft, om het begrip groepsrisico en de bijbehorende motivatieplicht (bij overschrijdingen van de oriënterende waarde) inhoud te geven de CHAMP-benadering ontwikkeld. CHAMP is een acroniem voor: Communicatie, Horizon, Anticipatie, Motivatie en Preparatie. Eerder genoemde toetsingskader is een aanvulling op en in sommige gevallen een invulling van de CHAMP plicht.

Het De voorgenomen ontwikkeling wordt met behulp van de CHAMP methodiek tegen het licht gehouden.

Communicatie

In kader van het programma Externe veiligheid van de regio Zuid Holland Zuid wordt gewerkt aan een opzet voor een regionaal risico communicatieplan dat in 2010 beschikbaar is en dat de communicatie door burgers en andere gebruikers als voldoende wordt ervaren. Verder wordt er specifiek voor Dordrecht een communicatieplan opgezet.

Horizon

• **Basisnet**

In 2005 is het Rijk begonnen met de ontwikkeling van het basisnet gevaarlijke stoffen waarbij voor alle modaliteiten (water, weg en spoor) een zodanig transportnetwerk wordt gedefinieerd dat zowel de continuïteit van het transport als de veiligheid rondom het netwerk wordt gewaarborgd. Hiervoor worden zowel risicoplafonds als vervoercondities vastgelegd waaronder het transport van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van vervoersassen kunnen plaatsvinden. De basisnetten weg en water zijn uitgewerkt en op het instellen van een plasbrand aandachtsgebied na in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen opgenomen. Voor zowel de A16, het spoor en de vaarwegen wordt een het instellen van een plasbrand aandachtsgebied voorzien. In het plan is hiermee rekening gehouden voor zover het de het instellen van een plasbrand aandachtsgebied betreft aan langs de A16, het spoor en het Hollands Diep. De bestaande bebouwing langs de Dordtse Kil is binnen het toekomstige plasbrand aandachtsgebied gelegen.

- **Ketenstudies**

In het kader van de "Ketenstudie LPG" is met de branche een convenant LPG-autogas afgesloten. Hierin is afgesproken dat de sector veiligheidsmaatregelen neemt, waaronder het aanbrengen van een hittewerende coating op alle LPG autogastankauto's. Het aanbrengen van een hittewerende coating levert de brandweer bij een ongeluk tijdswinst op (voor ontruimingsmaatregelen en brandweerinzet), waardoor zij meer mogelijkheden heeft om een warme BLEVE te voorkomen. Zowel in de ketenstudie als in het consequentieonderzoek externe veiligheid vervoer is aangenomen dat door deze maatregel de BLEVE-frequentie tijdens het wegtransport op de open weg met 42.5% wordt gereduceerd. Voor deze schatting is aangenomen dat 85% van de warme BLEVE's worden voorkomen en dat op de open weg 50% van de BLEVE's warm zijn. De maatregel heeft geen ondersteuning in de ADR, dus kan alleen toegepast worden bij nationaal vervoer. De maatregel hittewerende coating wordt thans in opdracht van de LPG-sector geëvalueerd.

Anticipatie

Het toetsingskader externe veiligheid vormt een nadere uitwerking van dit toetsingsdeel. Kortheidshalve wordt daarom verwezen naar de hierboven beschreven onderdelen beheersbaarheid en zelfredzaamheid van het toetsingskader externe veiligheid

Motivatie

In het plangebied is op dit moment sprake van een verouderd bestemmingsplan dat geen rekening houdt met het aspect externe veiligheid.

Dit conserverende plan maakt aan deze situatie een einde door het instellen van veiligheidszones zonerings en regeling van het grondgebruik in de nabijheid van transportassen. De regeling van het grondgebruik is zodanig dat de bevolkingsdichtheid in het plangebied ten opzichte van het huidige gebruik niet wijzigt. Hierdoor treden dan ook geen wijzigingen in de groepsrisicosituatie op.

De op de plankaart weergegeven zonerings is zodanig dat wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico. Tevens wordt geanticipeerd op het instellen van plasbrandaandachtsgebieden voor zowel A16, Spoor als Hollands Diep. Het groepsrisico blijft zowel in de oude als de nieuwe situatie ruim onder de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. In het plan wordt noodzakelijkerwijs rekening gehouden met het tot stand komen van het landelijke basisnet transport gevaarlijke stoffen. Dit om toekomstige saneringssituaties te voorkomen.

Preparatie

Eind 2009 heeft de regionale brandweer Zuid Holland Zuid het Coördinatieplan Spoorzone vastgesteld. Dit plan omvat gestructureerde multidisciplinaire werkafspraken gemaakt voor de bestrijding van treinincidenten op de spoorlijn Rotterdam - België binnen de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht.

Vestiging bedrijven

In het noordelijk deel van het plangebied is een benzinstation (met LPG verkooppunt gesitueerd. LPG tankstation "de Zuidpunt" Dit station is gelegen aan de noordzijde van het plangebied op 225 meter van de bestemming Wonen en daarmee buiten het invloedsgebied (=165 meter) waarbinnen bij een optredend LPG incident slachtoffers kunnen vallen.

Conclusie. externe veiligheid

- Het plan voldoet aan de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Voor zowel de A16, het spoor als de vaarwegen is er sprake van een onderschrijding van de oriëntatiewaarde voor het Groepsrisico (<1,0 maal OW). Met de introductie van dit nieuwe planologische regime is rekening gehouden met externe veiligheid. Dit is gebeurd door het vastleggen van voldoende afstand tussen risicobronnen en ontvanger.
- Het plan voldoet aan de randvoorwaarden die de structuurvisie Dordrecht 2020 op het gebied van externe veiligheid geeft (voor zowel het plaatsgebonden risico, het instellen van

BIJLAGE Bodemgegevens

Situatie m.b.t. bodemverontreiniging vml. Camping Bruggehof, Rijksweg 186, Dordrecht.

Ligging deellocales: zie kaartbijlage

Deellocatie A:

- Bovengrond tot een diepte van ca. 1,5 m -mv sterk verontreinigd met zware metalen en PAK.
- Geval van ernstige bodemverontreiniging.
- Verontreiniging leidt niet tot humane, ecologische of verspreidingsrisico's

Gebruiksbeperkingen:

- Wijzigingen in het gebruik van de bodem dienen gemeld te worden bij burgemeester en wethouders van Dordrecht, namens deze de Milieudienst Zuid-Holland Zuid.
- Herinrichting van de deellocatie is alleen toegestaan als daarbij wordt gewerkt volgens het eerder beschikte saneringsplan voor de deellocatie, of nadat door burgemeester en wethouders van Dordrecht (namens deze de Milieudienst Zuid-Holland Zuid) is ingestemd met een alternatief saneringsplan;
- Grond die vrijkomt op de deellocatie is in principe niet elders herbruikbaar.

Deellocatie B + D3:

- Bovengrond licht verontreinigd met zware metalen en PAK
- Geen geval van ernstige bodemverontreiniging.
- Verontreiniging leidt niet tot humane, ecologische of verspreidingsrisico's

Gebruiksbeperkingen:

- Grond die vrijkomt op de deellocatie is op de locatie herbruikbaar. Voor hergebruik elders gelden de regels van het Besluit bodemkwaliteit.

Deellocatie C:

- Bovengrond heterogeen licht tot sterk verontreinigd met zware metalen, PAK en minerale olie.
- Geen geval van ernstige bodemverontreiniging.
- Verontreiniging leidt niet tot humane, ecologische of verspreidingsrisico's

Gebruiksbeperkingen:

- Grond die vrijkomt op de deellocatie is alleen na aanvullend onderzoek mogelijk herbruikbaar. Voor hergebruik elders gelden de regels van het Besluit bodemkwaliteit.

Deellocatie D1:

- Bovengrond tot 0,9 m -mv is schoon tot zeer licht verontreinigd (leeflaag sanering).
- Ondergrond tot een diepte van ca. 2,5 m -mv sterk verontreinigd met zware metalen en PAK.
- Geval van ernstige bodemverontreiniging dat reeds is gesaneerd d.m.v. een leeflaag.

Gebruiksbeperkingen:

- Werkzaamheden op de locatie mogen niet leiden tot aantasting van de isolerende maatregelen (leeflaag inclusief worteldoek of geodoek).
- Indien aantasting van de isolerende maatregelen onvermijdelijk is, mogen de betreffende werkzaamheden pas worden uitgevoerd na schriftelijke instemming van burgemeester en wethouders van Dordrecht, namens deze de Milieudienst Zuid-Holland Zuid.
- Wijzigingen in het gebruik van de bodem dienen gemeld te worden bij burgemeester en wethouders van Dordrecht, namens deze de Milieudienst Zuid-Holland Zuid.
- Bovengrond die vrijkomt op de deellocatie is op de locatie herbruikbaar. Voor hergebruik elders gelden de regels van het Besluit bodemkwaliteit.
- Ondergrond die vrijkomt op de deellocatie is in principe niet elders herbruikbaar.

Deellocatie D2:

- Bovengrond tot een diepte van ca. 1,5 m –mv sterk verontreinigd met zware metalen en PAK.
- Geval van ernstige bodemverontreiniging.
- Verontreiniging leidt niet tot humane, of verspreidingsrisico's en naar verwachting niet tot ecologische risico's.

Gebruiksbeperkingen:

- Wijzigingen in het gebruik van de bodem dienen gemeld te worden bij burgemeester en wethouders van Dordrecht, namens deze de Milieudienst Zuid-Holland Zuid.
- Herinrichting van de deellocatie is alleen toegestaan als daarbij wordt gewerkt volgens het eerder beschikte saneringsplan voor de deellocatie, of nadat door burgemeester en wethouders van Dordrecht (namens deze de Milieudienst Zuid-Holland Zuid) is ingestemd met een alternatief saneringsplan;
- Grond die vrijkomt op de deellocatie is in principe niet elders herbruikbaar.

