

Toelichting bestemmingsplan 1e herziening Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven, locatie Parkrand (Wielwijkpark en Reeweg Zuid)

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3 Vigerend bestemmingsplan	5
1.4 Leeswijzer	5
HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving	6
2.1 Bestaande situatie	6
2.2 Toekomstige situatie	6
2.3 Stedenbouwkundige opzet	7
HOOFDSTUK 3 Beleidskader	12
3.1 Rijksbeleid	12
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	12
3.1.2 Amvb Ruimte	12
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	12
3.2 Provinciaal beleid	13
3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit	13
3.2.2 Verordening Ruimte	14
3.3 Gemeentelijk beleid	15
3.3.1 Structuurvisie Dordrecht 2040	15
3.3.2 Bestemmingsplan Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven	15
3.3.3 Wielwijk sterk en weerbaar	15
HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten	16
4.1 Archeologie en cultuurhistorie	16
4.1.1 Regelgeving en beleid	16
4.1.2 Onderzoek	17
4.1.3 Conclusie	20
4.2 Bedrijven en milieuzonering	21
4.2.1 Regelgeving en beleid	21
4.2.2 Onderzoek	21
4.2.3 Conclusie	21
4.3 Bodemkwaliteit	22
4.3.1 Regelgeving en beleid	22
4.3.2 Onderzoek	22
4.3.3 Conclusie	23
4.4 Duurzaamheid	24
4.4.1 Regelgeving en beleid	24
4.4.2 Onderzoek	24
4.4.3 Conclusie	24
4.5 Externe veiligheid	25
4.5.1 Regelgeving en beleid	25
4.5.2 Onderzoek	26
4.5.3 Conclusie	29
4.6 Natuur	30
4.6.1 Regelgeving en beleid	30
4.6.2 Onderzoek	32
4.6.3 Conclusie	32
4.7 Geluid	33
4.7.1 Regelgeving en beleid	33
4.7.2 Onderzoek	33
4.7.3 Conclusie	34
4.8 Groen	35
4.8.1 Regelgeving en beleid	35
4.8.2 Onderzoek	35

4.8.3 Conclusie	35
4.9 Luchtkwaliteit	36
4.9.1 Regelgeving en beleid	36
4.9.2 Onderzoek	36
4.9.3 Conclusie	36
4.10 Verkeer en vervoer	37
4.10.1 Regelgeving en beleid	37
4.10.2 Onderzoek	37
4.10.3 Conclusie	37
4.11 Water	38
4.11.1 Regelgeving en beleid	38
4.11.2 Onderzoek	39
4.11.3 Conclusie	39
HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving	40
5.1 Planmethodiek	40
5.2 Inleidende regels	40
5.3 Bestemmingen	40
5.4 Algemene regels	41
5.5 Overgangs- en slotregels	42
HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid	43
HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	44
7.1 Inspraak	44
7.2 Overleg	44

- Bijlage 1* *Onderzoek archeologie Parkrand*
- Bijlage 2* *Onderzoek archeologie Reeweg Zuid*
- Bijlage 3* *Integraal milieuadvies met bijlagen*
- Bijlage 4* *Verkennend bodemonderzoek Reeweg Zuid*
- Bijlage 5* *Flora- en faunaonderzoek Reeweg Zuid*
- Bijlage 6* *Notitie inspraak- en overlegreacties*

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Op 7 december 2004 stelde de gemeenteraad van Dordrecht de visie "Wielwijk sterk en weerbaar" vast. Deze visie, ontwikkeld door gemeente, woningcorporatie Woonbron en een grote groep bewoners van Wielwijk, schetst een goed toekomstbeeld voor de wijk. Verschillende onderdelen van de visie zijn inmiddels gerealiseerd.

Een belangrijk nog uit te voeren onderdeel is het zogenaamde Parklint, een nieuwe groenstructuur in de wijk, die het vernieuwde Admiraalsplein verbindt met het Wielwijkpark en waarlangs de gewenste nieuwe woonmilieus kunnen ontstaan.

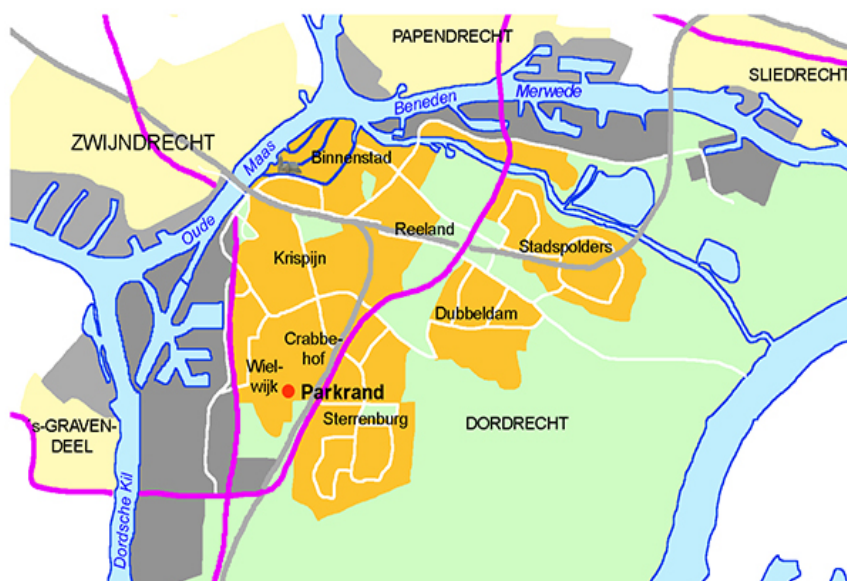
Inmiddels zijn ook de plannen hiervoor opgesteld, waaronder woningbouw in het zuidelijke deel van het Wielwijkpark en woningbouw achter de woningen Reeweg Zuid 54 t/m 68.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan "Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven" op 14 oktober 2014 waren deze plannen nog onvoldoende concreet. Om deze reden zijn ze niet in het geldende bestemmingsplan opgenomen.

De gemeenteraad heeft op 15 december 2015 het stedenbouwkundig kader "Parklint Wielwijk" vastgesteld en dat vormt de basis voor onderhavig bestemmingsplan "1e herziening bestemmingsplan Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven, locatie parkrand (Wielwijkpark en Reeweg Zuid)".

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt in het zuiden van Wielwijk en heeft betrekking op de zuidrand van het Wielwijkpark en het perceel achter de woningen Reeweg Zuid 54 t/m 68.



1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan "Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven". De gemeenteraad stelde dit plan vast op 14 oktober 2014. De gronden in het Wielwijkpark hebben hierin een bestemming overeenkomstig het huidige gebruik. Voor het perceel achter de woningen Reeweg Zuid 54 t/m 68 is in dit bestemmingsplan de omgevingsvergunning voor een bedrijfsopstal verwerkt (zie hierna onder 2.2). In de toelichting op het geldende bestemmingsplan zijn de nu aan de orde zijnde plannen reeds genoemd.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 zijn enkele algemene, in ieder bestemmingsplan voorkomende, onderdelen beschreven. In hoofdstuk 2 zijn de historische ontwikkeling en de bestaande situatie van het nu voorliggende plangebied beschreven. De nieuwe situatie wordt toegelicht in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 komt het beleid van rijk, provincie en gemeente aan de orde. Bij de beschrijving van de omgevingsaspecten in hoofdstuk 5 wordt aandacht besteed aan onder meer archeologie, flora en fauna, water en geluid. Per terrein worden de regelgeving en het beleid beschreven. Vervolgens worden de onderzoeken toegelicht en de conclusies beschreven. In hoofdstuk 6 is een juridische planbeschrijving opgenomen. De hoofdstukken 7 en 8 gaan achtereenvolgens in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

Wielwijk bestaat ongeveer 60 jaar. In deze tijd is deze naoorlogse wijk sterk verouderd. De kwaliteit van de leefomgeving ging achteruit en de wijk kreeg te maken met zorgelijke tendensen op sociaal-economisch gebied. Op 7 december 2004 stelde de gemeenteraad van Dordrecht de visie 'Wielwijk sterk en weerbaar' vast. De visie, die is ontwikkeld door gemeente, woningcorporatie Woonbron en een grote groep bewoners van Wielwijk, schetst een sprankelend toekomstbeeld voor de wijk. Belangrijk onderdeel hiervan is het zogenaamde Parklint, een nieuwe groenstructuur in de wijk, die het vernieuwde Admiraalsplein verbindt met het Wielwijkpark en waarlangs de gewenste nieuwe woonmilieus kunnen ontstaan. Door de financiële en economische crisis in de periode 2008-2014 is de beoogde vernieuwing en verandering van de wijk langzamer gegaan dan gepland. Gemeente en Woonbron zijn echter voornemens om het Parklint de komende jaren te realiseren.

De ruimte tussen Wielwijk en de Reeweg Zuid was oorspronkelijk een reserveringslocatie voor het doortrekken van de Copernicusweg vanuit Sterrenburg. In de jaren zeventig is het Wielwijkpark aangelegd. Het gebied is van origine niet als stadspark ontworpen en dat verklaart veel diskwaliteiten van het park: geen goede relatie met de wijk, slecht herkenbare ingangen van het park, veel achterkanten van bebouwing aan het park en sociaal onveilige plekken. Daarnaast is er sprake van achterstallig onderhoud. Tegelijkertijd kent het park ook grote, soms verborgen, kwaliteiten, zoals de Oostkilzone in het zuiden van het park en het volwassen bomenbestand. De Oostkil is een restant van het eeuwenoude krekenslandschap op het eiland van Dordrecht.

Ten noorden van de Reeweg Zuid staat de oudste bebouwing uit de wijk. De woningen zijn vrij liggend of twee-onder-één kap. Op de achterpercelen van de woningen bevinden zich vaak kleine bedrijven. De oorspronkelijke hoofdstructuur met bebouwing aan weerszijden van de weg, geflankeerd door bomen en sloten, is met de bouw van de wijk Dordtse Hout hersteld.

Achter de woningen Reeweg Zuid met huisnummers 54 t/m 68 is een onbebouwd perceel waar op basis van een verleende omgevingsvergunning een bedrijfsopstal kan worden gebouwd.

2.2 Toekomstige situatie

Wielwijk is grotendeels gebouwd in de jaren vijftig van de vorige eeuw als uitbreidingswijk van Dordrecht. De wijk is anno 2017 zo'n zestig jaar oud. Met name de portiekflats voldoen niet meer aan de eisen van deze tijd en de openbare ruimte is op een aantal plekken versleten. In de wijkvisie is gezocht naar een duurzame ruimtelijke structuur waarbinnen de noodzakelijke vernieuwing kan plaatsvinden en die de wijk weerbaar maakt voor de toekomst. Het Parklint speelt in deze nieuwe ruimtelijke structuur de hoofdrol. De zuidelijke wijkontsluitingsweg wordt verlegd van de Maarten Harpertzoon Trompweg (MH Trompweg) naar de Admiraal de Ruyterweg aan de rand van de wijk.

In het straatprofiel van de MH Trompweg (een zone van 400 m lang en 50-80 m breed) wordt een nieuwe parkinrichting gemaakt, die het huidige Wielwijkpark verbindt met het hart van de wijk. Deze groenzone (hierna ook wel Tromptuinen of Parklint genoemd) sluit aan op het Admiraalsplein en het groengebied langs de Karel Doormanweg. Zo verandert het oude, decentraal gelegen Wielwijkpark in een eigentijds lineair park dat goed aansluit op de woonbuurten. Langs dit nieuwe park (Parklint) is ruimte voor nieuwe woonmilieus. De portiekflats langs de MH Trompweg verdwijnen en zullen worden vervangen door grondgebonden woningen. Hiervoor zal te zijner tijd ook een herziening van het bestemmingsplan in procedure worden gebracht.

Langs de zuidrand van het Wielwijkpark komen kavels voor zelfbouwers. Nieuwbouw op deze plek zorgt ervoor dat ook deze zijde van het park "ogen" krijgt, wat belangrijk is voor de sociale veiligheid. Daarnaast dient de uitgifte van kavels als kostendrager voor de investeringen in de openbare ruimte voor het Parklint, het herinrichten van het Wielwijkpark en het aanleggen van de Admiraal de Ruyterweg.

In 2012 is in het "Participatietraject Parklint" met een groep bewoners nagedacht over de inrichting van het Parklint. Met de aanleg van het Parklint wordt gehoor gegeven aan de volgende belangrijke (bewoners)wensen voor het Wielwijkpark en het wijkgroen:

- verbeterde bereikbaarheid van het Wielwijkpark: het park wordt de wijk ingetrokken,
- een kindveilige route door de wijk, waarlangs speelvoorzieningen en scholen zijn te bereiken,
- rondje Wielwijk voor voetgangers,
- schakel in de stedelijke fietsstructuur,
- verbeterde randen van het park: met nieuwe bebouwing krijgt het park een sociaal veilige, duidelijke begrenzing. Omgekeerd maakt het Parklint de ontwikkeling van hoogwaardige woonbebouwing mogelijk,
- in het Parklint wordt een programma aangelegd dat gericht is op spel en ontmoeting.

Door de huidige inrichting van het park ontstaan gevoelens van sociale onveiligheid bij bezoekers. Dit beperkt het gebruik van het park. Het toevoegen van landelijke woonmilieus aan de zuidrand van het park zal er toe leiden dat er meer "ogen op het park" zijn gericht. Vanuit de nieuwe woningen ontstaat er sociale controle langs de bovenwijkse fietsroute door het park.

Met het groot onderhoud van het park wordt ingezet op het maken van een heldere ruimtelijke structuur. Er komt een gevarieerder bosbestand waarin seizoensbeleving een belangrijke rol speelt. Op strategische plekken worden doorzichten gemaakt langs de doorgaande routes. Hierdoor kun je van buitenaf diep het park in kijken, waardoor het park onderdeel wordt van de stadsstructuur.

Er zijn meer ogen op het park gericht, waardoor het er sociaal veiliger is. Het karakter van de Oostkil met water langs zachte oevers, rietlanden en elzenbosjes wordt uitgebreid langs de randen van het park. Hierdoor ontstaat een heldere parkrand, vergroting van de biodiversiteit en wordt de identiteit van het park versterkt. Door het graven van meer water kunnen de centrale ligweides iets hoger en droger worden. Dit vergroot de ruimtelijke kwaliteit en bruikbaarheid van het park. Het hoogteverloop in het park is recent al verder geaccentueerd met de aanleg van de omgeving van de nieuwe J.F. Kennedy- school.

De woningen, die aan de zuidzijde van het park worden gebouwd, liggen op eilandkavels. Deze eilanden worden onderdeel van het landschap van de Oostkil. Zichtlijnen en (wandel)routes zorgen voor samenhang tussen de verschillende delen van het park.

In 2010 is een voorontwerpbestemmingsplan opgesteld om passend binnen de kaders van "Wielwijk sterk en weerbaar" achter Reeweg Zuid 54 t/m 68 vijf woningen te kunnen bouwen. Naar aanleiding van negatieve reacties uit de omgeving besloot het college van burgemeester en wethouders destijds om dit bestemmingsplan niet verder in procedure te brengen.

De eigenaar van deze gronden heeft vervolgens binnen de regels van het geldende bestemmingsplan een bouwplan ontwikkeld voor bedrijfsactiviteiten. De hiervoor aangevraagde omgevingsvergunning is in 2012 verleend. Met deze vergunning kan een bouwwerk van ca. 950 m² met een goothoogte van 4 m en een bouwhoogte van 9 m worden gerealiseerd.

In het in 2012 opgestelde in en in 2014 vasgestelde nieuwe bestemmingsplan "Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven" is deze vergunning verwerkt.

In de inspraakreacties op dat bestemmingsplan pleitten de omwonenden voor het alsnog mogelijk maken van het bouwplan van de vijf woningen. Destijds kon dat woningbouwplan echter niet in dat bestemmingsplan worden meegenomen. Het kostenverhaal was nog niet verzekerd. Aangezien de opzet met woningen in het beleidskader "Wielwijk, sterk en weerbaar" past en de reacties uit de buurt nu positief zijn, bestaat aanleiding om voor dit perceel (weer) van woningbouw uit te gaan. De opzet kan hierbij gelijk zijn aan die uit 2010. Dit woningbouwplan kan op grond van deze herziening nu worden uitgevoerd.

2.3 Stedenbouwkundige opzet

De stedenbouwkundige opzet voor plandeel A (zie hierna) is beschreven in het door de gemeenteraad op 15 december 2015 vastgestelde stedenbouwkundig kader "Parklint Wielwijk".

Door voortschrijdend inzicht en de behoefte aan meer flexibiliteit is de stedenbouwkundige opzet voor dit plandeel op onderdelen aangepast. Ook de inspraakreacities hebben tot enkele aanpassingen geleid. Zie *bijlage 6* bij deze toelichting. Hierin is de rapportage van de gehouden inspraakronde opgenomen.

Voor plandeel B (vijf woningen achter Reeweg Zuid 54 t/m 68) is de opzet beschreven in een in 2010 opgesteld voorontwerpbestemmingsplan voor die locatie.

A. Wonen op een eiland in het park (rand van het Wielwijkpark)

Door de omlegging van de hoofdverkeersstructuur van de MH Trompweg naar de Admiraal de Ruyterweg (langs de A16) kunnen de Tromptuinen worden ingericht als een onderdeel van het Parklint door de wijk. Deze uitbreiding van het parkareaal maakt het mogelijk om aan de zuidzijde een deel van het Wielwijkpark te veranderen in een bijzonder en landschappelijk woonmilieu.

De bouw van woningen op deze plek (de zogenaamde Parkrand, onderwerp van deze herziening) zorgt ervoor dat de sociale veiligheid langs de routes door het park sterk verbetert. Daarnaast is de uitgifte van grond een kostendrager voor de investeringen in de openbare ruimte die nodig zijn voor het Parklint.

Bebouwingsopgave

Er zal een bijzonder woonmilieu ontstaan doordat kavels worden uitgegeven voor zelfbouw. Met dit woningtype ontstaat de gewenste woningdifferentiatie in de wijk. De kavels liggen in het park en worden omringd door water en natuurlijke oevers. Ook de nabije omgeving heeft een sterk landschappelijk karakter. Het buitengebied van Dordrecht is via de Zuidendijk of Smitsweg makkelijk te bereiken. In woningtypologie en architectuur wordt aansluiting gezocht bij het historische bebouwingslint van de Reeweg Zuid. Dit houdt in: vrijstaande woningen of geschakelde woningen met een kap en een voor- en achtertuin. Dit deel van de zuidelijke parkrand bestaat uit maximaal 15 kavels.

Voor de gebiedsexploitatie en de parkeerbalans is voor de strook met zelfbouwoningen in het Wielwijkpark een proefverkaveling gemaakt. De strook met zelfbouwkavels is daarin opgedeeld in eilanden temidden van het waterrijke landschap van de Oostkil.



Proefverkaveling uit 'Stedenbouwkundig kader Parklint, Wielwijk (15 december 2015)

De woningen op de kavels in het park liggen met voortuin en voordeur aan de zijde van Wielwijk. Deze "ogen" op het park zijn belangrijk in verband met de sociale veiligheid. Langs de strook met kavels ligt de bovenwijkse fietsroute door het park. De kavels worden met de auto ontsloten door middel van een éénrichtingsweg over een fietsstraat. De achtertuinten van de woningen liggen tegenover de diepe achtertuinten van de Reeweg Zuid. In de achtertuinten van de Reeweg Zuid komt (grootschalige) bedrijfsmatige bebouwing voor.

Ten behoeve van de privacy en de landschappelijke beleving vanuit de nieuwe woningen is ervoor gekozen om het bestaande landschap van de Oostkil met eilanden, natuurlijke oevers, rietlanden, elzenbosjes en knotwilgen te handhaven. Over deze eilanden is een openbaar wandelpad aangelegd. Tussen het park en de kavelstrook ligt een watergang met een breedte van circa 4,5 m. Ook de achtertuinten liggen aan een watergang. Tussen deze watergangen liggen dwarssloten in de richting van de kavels aan de Reeweg Zuid. Deze dwarssloten zorgen ervoor dat het landschap van het park en het landschap van de Oostkil een sterke relatie met elkaar houden. Op elk kavel kan één zelfbouwwooning worden gerealiseerd.

De richting van de kavels komt voort uit de richting van de langgerekte kavels van de Reeweg Zuid. De voorgevels van de woningen liggen ten opzichte van elkaar steeds iets terug, waardoor iedere woning ook een overhoekse oriëntatie op het park krijgt. Ten zuiden van de Oostkil liggen ter hoogte van Reeweg Zuid 30, 30 A en 30 B ook één of twee zelfbouwkavels.

Ten opzichte van de tekening in het stedenbouwkundig kader is er een belangrijke wijziging: de zogenaamde vijverkavel is komen te vervallen. Dit is de meest noordwestelijk gelegen kavel.

Parkeren

Parkeren voor bewoners vindt plaats op eigen terrein. Op elk zelfbouwkavel worden minimaal twee parkeerplaatsen aangelegd en in stand gehouden. Deze parkeerplaatsen zijn bereikbaar via een brug. Voor bezoekers worden parkeerplaatsen aangelegd in een parkeerstrook in het park.

Woonmilieu en woningtypologie

Langs de zuidzijde van het Wielwijkpark zal een bijzonder woonmilieu ontstaan, dat zich kenmerkt door de landelijke uitstraling en tuinen omringd door water. Er is sprake van een reeks van vrijstaande woningen en/of twee onder één kap-woningen langs het park, die door middel van zelfbouw worden gerealiseerd. Doordat bewoners hun eigen woning mogen (laten) bouwen ontstaat een rand van gevarieerde woonbebouwing. Het uiterlijk van de woningen en de inrichting van de openbare ruimte dragen bij aan de landelijke en waterrijke sfeer.

Verkeer en parkeren

Voor de woningen wordt een éénrichtingsweg aangelegd door het park. Deze weg is alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer (bewoners, bezoekers en toeleveranciers) en is te bereiken via de Reeweg Zuid. Deze weg wordt ingericht als fietsstraat, omdat deze weg ook een onderdeel is van de bovenwijkse fietsroute door het park.

Bij nieuwbouw hanteert de gemeente de actuele parkeernormen van de CROW.

Uitgangspunt is dat op ieder kavel minimaal twee parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd en in stand worden gehouden. Er wordt een openbare parkeerstrook aangelegd ten behoeve van de (bezoekers)parkeerplaatsen in het park. Langs de fietsstraat mag niet worden geparkeerd.

Bouwvlak, rooilijn en richting

De hoofdbebouwing wordt gebouwd binnen het bouwvlak, zoals aangegeven op de verbeelding van deze herziening. De maximale oppervlakte van het grondvlak per hoofdgebouw bedraagt 100 m². Hiervan is onder voorwaarden afwijking (met een omgevingsvergunning) mogelijk. Eén hoek van de hoofdbebouwing wordt gebouwd in de voorgevellijn. De voorgevel wordt gebouwd parallel aan de Reeweg Zuid. De richting van de hoofdbebouwing volgt de richting van de kavel.

Bouwhoogte en kapvorm

De nieuwe woonbebouwing moet zich gaan voegen in de landelijke sfeer van de omgeving. Daarom wordt een kap voorgeschreven als het beeldbepalend element van de woning. De maximale nokhoogte bedraagt 10,0 m. De maximale goothoogte bedraagt 6,0 m. Als kapvorm kan gedacht worden aan een zadeldak, mansardedak, schilddak of gebogen dak.

Overgang openbaar-privé

De oevers van de kavels worden gevormd door een grastalud en een lage hardhouten beschoeiing. De beschoeiing vormt de grens tussen openbaar en privé.

In verband met de gewenste landschappelijke uitstraling van de kavels worden alleen natuurlijke erfscindingen toegepast, zoals hagen en heesters. In de voortuin is geen bebouwing toegestaan. Dit geldt ook voor een zone aan de buitenzijde van de eilandkavel vanwege de gewenste landschappelijke uitstraling van de kavels.

Oevers, bruggen en steigers

De kavels liggen op eilanden in het water. Langs de privé-tuinen en het openbare water worden ondiepe oevers aangelegd. In deze plasbermen zal zich een gevarieerde waterbeplanting gaan ontwikkelen.

Per eiland wordt een brug aangelegd door de gemeente. De brug is gemaakt van betonliggers en is voorzien van een lage stalen leuning. De bruggen komen na aanleg in gemeenschappelijk eigendom bij de bewoners van het eiland. Na aanleg van de bruggen kunnen de bewoners naar wens en voor eigen rekening een eigen leuning of toegangshek plaatsen.

Aan de achterzijde van de kavel is het aanleggen van een steiger op eigen terrein toegestaan.

Ontwerpen met regenwater

De strook met kavels in het Wielwijkpark krijgt een gescheiden rioleringsstelsel. De afvoer van schoon en vuil water gaat via aparte systemen: een vorm van duurzaam waterbeheer. Hierbij wordt het schone hemelwater bovengronds afgevoerd naar het oppervlaktewater. Het afvalwater wordt verzameld in een ondergronds rioleringsstelsel.

De waterberging is een belangrijk thema in het ontwerp voor de openbare ruimte van het Wielwijkpark en is tevens uitgangspunt voor de nieuwbouw. Om vervuiling van het oppervlaktewater te voorkomen is de toepassing van uitloegbare materialen, zoals zink, koper en lood bij de bouw van de zelfbouwoningen niet toegestaan.

Materiaal, kleur en detaillering

Het uiterlijk van de zelfbouwoningen moet passen bij de landelijke en waterrijke sfeer van de omgeving. Het oude bebouwingslint van de Reeweg Zuid draagt hiervoor goede voorbeelden aan. Naast deze traditionele architectuur is ook een hedendaagse interpretatie van deze architectuur denkbaar (zie: Beeldkwaliteitsplan Herstructurering Wielwijk, p 64-65).

Eén van de architectonische kenmerken, die in ieder geval moet terugkomen, is de kap. Elke woning krijgt een één of tweelaagse kapconstructie. Als kapvorm kan gedacht worden aan een zadeldak, mansardedak, schilddak of gebogen dak.

Voor de materialisering van de gevels worden bij voorkeur baksteen en hout gebruikt. Ook andere natuurlijke materialen zijn toegestaan onder voorwaarde dat er sprake is van mooi verouderend materiaal. De kapconstructie wordt tevens gemaakt in gebakken materiaal, bij voorkeur een pannendak. Kleurgebruik voor gevels en kap: passend bij de omgeving.

Overhoekse oriëntatie

Doordat de voorgevels van de woningen ten opzichte van elkaar steeds iets terugliggen zal één of beide kopgevels en daarmee ook de kapconstructie prominent in beeld zijn vanaf de bovenwijkse fietsroute door het park. De kopgevel wordt daarom ontworpen als volwaardige voorgevel met een overhoekse oriëntatie op het park. Materialisering en detaillering van de kapconstructie zijn van een hoogwaardig architectonisch niveau.

B. Reeweg Zuid 54 t/m 68

Achter de woningen aan de Reeweg Zuid 54 t/m 68 zullen vijf woningen worden gebouwd.

Aan deze ontwikkeling zijn de volgende randvoorwaarden gesteld:

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

De bebouwingsstructuur ten noorden van de Reeweg Zuid is een karakteristiek bebouwingslint met woningen uit de jaren dertig van de twintigste eeuw. De woningen zijn gebouwd op diepe kavels, waarbij achter op de kavels vaak kleine bedrijven een plek hebben gekregen. De kavels dragen met de bedrijfsbebouwing niet bij aan een heldere en hoogwaardige begrenzing van het park. In de visie voor Wielwijk wordt ingezet op meer voorkanten van woningen aan het park in verband met de gewenste sociale controle op de routes door het park.

Op deze plek wordt gedacht aan vrijstaande en/of geschakelde woningen. De hoofdbebouwing wordt gebouwd binnen het bouwvlak, zoals aangeduid op de verbeelding van deze herziening. Er geldt een maximale bouwhoogte van 3 bouwlagen (incl. kap), waarbij wordt uitgegaan van woningen met een kap en een nokrichting loodrecht op de Reeweg Zuid.

Qua architectuurtypologie en korrelgrootte wordt aangesloten bij de oorspronkelijke lintbebouwing van de Reeweg Zuid. Van de kavels zal een substantieel deel als tuin worden bestemd, om het effect te bereiken dat het park via de tuinen doorloopt. In het plan moet bijzondere aandacht geschonken worden aan de relatie met het park. De tuin-, terras- en oeverinrichting moeten (visueel) onderdeel uit maken van de parkinrichting.

Parkeren

Parkeren voor bewoners vindt plaats op eigen terrein. Op elk kavel worden minimaal twee parkeerplaatsen aangelegd en in stand gehouden. Deze parkeerplaatsen zijn bereikbaar via de zuidzijde van de kavel. Bezoekers parkeren op de kavel of op de mandelige parkeerstraat. De woningen worden ontsloten via de Reeweg Zuid. Hiervoor zal het bestaande voetpad worden verbreed en geschikt gemaakt worden voor autoverkeer in twee richtingen. Het tweerichtingsverkeer is mogelijk tot de toegangsweg van deze woningen. Via deze weg kan met de auto niet het park worden ingereden.

HOOFDSTUK 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 stelde de Minister van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vast. Eén van de belangrijkste beleidsdoelen is een gezonde en veilige leefomgeving als basisvoorwaarde voor burgers en ondernemers. Dit wordt vooral vertaald in het verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water), bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Om toekomstige kosten en maatschappelijke schade te voorkomen, moeten bij ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen de milieueffecten worden afgewogen.

Het Rijk heeft 13 nationale belangen aangewezen. Het Rijk richt zich daarbij op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer (waaronder buisleidingen), energie en natuur, alsook ondergrond en ruimte voor militaire activiteiten. Ook waterveiligheid en milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, water en externe veiligheid) horen daarbij, evenals de bescherming van ons werelderfgoed (zoals de Waddenzee en de Nieuwe Hollandse Waterlinie).

Buiten deze belangen bestaat beleidsvrijheid voor decentrale overheden, zoals de gemeente. Voor wat betreft nationaal belang 8 (verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem en water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's) wordt verwezen naar de milieuonderzoeken, zoals die in hoofdstuk 4 aan de orde komen.

Voor wat betreft nationaal belang 9 (ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling) wordt verwezen naar hoofdstuk 4.10 waarin de watertoets is opgenomen.

In hoofdstuk 4.1 wordt aandacht besteed aan archeologie en de cultuurhistorische waarden in het gebied; dit raakt aan nationaal belang 10 (ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuur-historische waarden en natuurlijke kwaliteiten).

Nationaal belang 13 behelst een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming. Vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, is een ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Zie hierna onder 3.1.3.

3.1.2 Amvb Ruimte

De nationale ruimtelijke belangen zijn geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Amvb Ruimte, Barro). Doel is om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Bestemmingsplannen moeten voldoen aan deze algemene regels. Zie hoofdstuk 4 voor de verantwoording van de onder 3.1.1 genoemde omgevingsaspecten.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Deze Ladder behelst een (extra) motiveringsvereiste voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

Op 1 juli 2017 is de Ladder herzien, waardoor artikel 3.1.6 lid 2 Besluit ruimtelijke ordening nu als volgt luidt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Onderhavig bestemmingsplan voorziet in de bouw van maximaal 20 woningen in bestaand stedelijk gebied. Dit kunnen vrijstaande of twee-onder-één kap woningen zijn. Dit is een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Zowel in de actualisatie regionale Woonvisie Drechtsteden 2015 als in de 1e herziening van de Structuurvisie Dordrecht 2040 is geconstateerd dat er behoefte is aan woningen in rustig groene en suburbane woonmilieus. Het bij de Woonvisie behorende woningbouwprogramma voor de Drechtsteden is onder andere gebaseerd op de rapportage Wonen in de Drechtsteden 2016. Het programma is regionaal afgestemd en goedgekeurd door de provincie.

Op basis van de regionale woningbehoefte is sprake van een kwalitatief tekort en niet van een kwantitatief tekort. Het woonbeleid is gericht op het toevoegen van de ontbrekende woonmilieus en woningtypen. Dit plan voorziet in een segment woningen waar in de Drechtsteden weinig aanbod van is.

Grote, vrijstaande en/of 2 onder 1 kap woningen met grote tuin en in een woonmilieu tussen rustig groen en suburbaan met daarbij de specifieke kwaliteiten van de ligging in een park komen relatief beperkt voor in Dordrecht. Slechts 12 procent van de regionale woningvoorraad heeft per 1 januari 2015 een WOZ-waarde boven de € 250.000,-.

Voor hogere (midden-)inkomens zijn er daardoor te weinig mogelijkheden om binnen de regio een geschikte woning te vinden. Zeker niet in dit woonmilieu, terwijl locatie en woonomgeving juist belangrijke factoren zijn.

In de rapportage Wonen in Drechtsteden 2017 wordt geconstateerd dat de woningmarkt inmiddels weer aantrekt. Verder wordt geconcludeerd dat het regionale woningbouwprogramma goed is afgestemd op de woningvraag, zowel op de korte termijn als de lange termijn. Daarnaast wordt in deze rapportage bevestigd dat er behoefte is aan meer woningen voor hogere inkomens.

Per brief d.d. 20 september 2016 hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland deze rapportage als kader voor de verantwoording van de woningbouwopgave in bestemmingsplannen aanvaard.

De conclusie is dat aan deze woningen, zoals die met deze herziening mogelijk worden gemaakt, een actuele regionale behoefte bestaat.

Het plan voorziet dus in een behoefte binnen bestaand stedelijk gebied.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM), vastgesteld op 9 juli 2014, geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio.

Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

- Ruimte bieden aan ontwikkelingen.
- Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit.
- Allianties aangaan met maatschappelijke partners.
- Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

Documenten VRM

Bij de VRM horen: de Visie Ruimte en Mobiliteit, de Verordening ruimte, het Programma ruimte en het Programma mobiliteit.

4 thema's

In de VRM zijn 4 thema's te onderscheiden

1. Beter benutten en opwaarderen

De provincie vangt de groei van de bevolking, de mobiliteit en de economische activiteit vooral op in de bestaande netwerken en bebouwde gebieden. Steden bieden nog volop kansen om te bouwen en te verbouwen. Ze kunnen de hoofdmoot voor hun rekening nemen van de woningen die Zuid-Holland tot 2030 extra nodig heeft. Daardoor kan het landelijk gebied open blijven. Door de schaalvoordelen blijft het mogelijk om goed openbaar vervoer tussen knooppunten te laten rijden. Gemeenten stellen regionale visies voor woningen en kantoren op.

Door deze visies stemmen de gemeenten het aanbod met elkaar af op de reële behoefte naar woningen en kantoren.

Op deze wijze wil de provincie het overschot aan kantoren terugdringen en het tekort aan woningen voor bepaalde segmenten kleiner maken.

2. Versterken stedelijk gebied (agglomeratiekracht)

Meer concentratie en specialisatie van locaties die onderling goed verbonden zijn, leidt tot de versterking van de kennis- en bedrijventra op het Europese en wereldtoneel. De provincie wijst in de VRM de concentratielocaties met goede ontsluiting aan. Daarnaast werkt de provincie aan een goede aantakking van de Zuid-Hollandse economie op het nationale, Europese en wereldwijde netwerken van goederen- en personenvervoer.

Detailhandel is een belangrijke drager voor levendige centra. De VRM concentreert winkels zoveel mogelijk in bestaande winkelgebieden om leegstand in de binnenstad te voorkomen.

3. Versterken ruimtelijke kwaliteit

Het provinciale landschap valt onder te verdelen in drie typen, gekenmerkt door veenweiden, rivieren en kust. Het verstedelijkingspatroon, de natuurwaarden en het agrarisch gebruik sluiten daarop aan. De provincie stelt de versterking van de kwaliteiten van gebieden centraal in het provinciaal beleid. Per nieuwe ontwikkeling zal voortaan eerst worden bekeken of het nodig is om het buiten bestaand stads – en dorpsgebied te realiseren.

De voorwaarde hierbij is dat de maatschappelijke behoefte is aangetoond en de nieuwe ontwikkeling bijdraagt aan het behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Bij ruimtelijke kwaliteit gaat het om een integrale benadering waarbij de samenhang tussen bruikbaarheid, duurzaamheid én belevingswaarde in acht wordt genomen.

4. Bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving

In de VRM zet de provincie in op de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Door ruimtelijke reserveringen te maken voor de benodigde netwerken en via haar vergunningen- en concessiebeleid, draagt de provincie hieraan bij.

Blikvanger is het warmtenet. Restwarmte uit de Rotterdamse mainport kan in de toekomst via een ondergronds leidingstelsel worden getransporteerd naar de greenport Westland-Oostland, waar er kassen mee worden verwarmd, en naar steden om te voorzien in de warmtebehoefte van bewoners en bedrijven.

Programma ruimte

Het programma ruimte beschrijft de operationele doelen en de realisatiemix om doelen te (doen) bereiken. Ook wordt ingegaan op de rolverdeling en afspraken tussen gemeenten, regio's en provincie. De realisatiemix uit het programma ruimte bestaat uit juridische, financiële en bestuurlijke instrumenten en nader uit te werken beleid. In de praktijk worden deze vrijwel altijd gecombineerd ingezet.

Programma mobiliteit

In het programma mobiliteit staan de ambities en de provinciale belangen. Het programma mobiliteit kent een grotere dynamiek dan de visie. Het kan hierdoor bijvoorbeeld in samenhang met een nieuw collegeprogramma, elke vier jaar worden geactualiseerd. Daarbij wordt verbinding gelegd met de verschillende uitvoeringsprogramma's, beleidsuitwerkingen en verordeningen zoals deze al bestaan voor mobiliteit.

Juridisch instrumentarium

Het juridisch instrumentarium vloeit voort uit de Wet ruimtelijke ordening en staat in de Verordening ruimte 2014. Het gaat daarbij om de verordening, het provinciaal inpassingsplan en de (proactieve en reactieve) aanwijzing. De provincie kan deze instrumenten inzetten als er sprake is van provinciaal belang. De provincie beschouwt in ieder geval van provinciaal belang de

in de visie opgenomen doelen en de uitwerking daarvan in het programma ruimte en mobiliteit. In de verordening staan de regels die de provincie stelt aan ruimtelijke ontwikkelingen.

3.2.2 Verordening Ruimte

In samenhang met de Structuurvisie is ook de Verordening Ruimte vastgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. Het volgende artikel is relevant voor het onderhavige plan:

Om het stedelijk netwerk te versterken kiest de provincie het uitgangspunt om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden en versterkt. Deze gebieden zijn aangegeven als bestaand stads- en dorpsgebied (BSD).

Het plangebied valt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied en is hiermee in overeenstemming met de Verordening Ruimte.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Voor de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking wordt verwezen naar paragraaf 3.1.3.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Dordrecht 2040

In de op 17 december 2013 door de raad vastgestelde Structuurvisie Dordrecht 2040 is Wielwijk getypeerd als "stedelijk wonen". De wijken maken deel uit van de herstructureringsopgave Dordt-West. De hoofdfunctie is wonen. De woningbouw wordt gekenmerkt door een relatief hoog aandeel etagebouw, maar ook eengezinswoningen komen in ruime mate voor. De winkelvoorzieningen zijn geconcentreerd in het centrum van de wijk. Ondanks de redelijke dichtheid kent dit milieu veel openbaar groen.

3.3.2 Bestemmingsplan Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven

In het kader van de tienjaarlijkse herziening is voor de wijk Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven op 14 oktober 2014 een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. Omdat de huidige woningbouwplannen toen nog niet concreet genoeg, er geen ontwerpen waren, dan wel geen overeenstemming over kostenverhaal was, zijn deze plannen niet in dat bestemmingsplan opgenomen. De betreffende gronden hebben alle een bestemming gericht op het huidige gebruik (inclusief een omgevingsvergunning voor bedrijfsbebouwing) en laten woningbouw niet toe. Onderhavige herziening van het bestemmingsplan is dan ook nodig om de bouw van woningen mogelijk te maken.

3.3.3 Wielwijk sterk en weerbaar

De toekomstige situatie van Wielwijk is beschreven in het door de gemeenteraad op 7 december 2004 vastgestelde kader "Wielwijk, sterk en weerbaar". Het kader geeft een visie op de ontwikkeling van Wielwijk tot 2025.

Na de vaststelling is dit kader op verschillende momenten in de raad geëvalueerd in het kader van allerlei onderwerpen over de aanpak van Wielwijk. In 2012 is "Wielwijk sterk en weerbaar" (wederom) gehanteerd in de afspraken met de Wooncorporatie.

In dit onderdeel worden verschillende aspecten van Wielwijk aangehaald, zoals ze zijn beschreven in "Wielwijk sterk en weerbaar". Hierdoor ontstaat een beeld van het totaal. De afgelopen jaren is via verschillende herzieningen van het voorheen geldende bestemmingsplan "Wielwijk" ingespeeld op de gewenste uitvoering. Het gaat hier om plandelen in de Reddersbuurt, Westervoeg, Sweersstraat, Van Kinsbergenstraat en de Kennedyschool. Deze zijn verwerkt in het huidige bestemmingsplan "Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven".

Voor een toelichting op de indentiteit van en de stedenbouwkundige visie op Wielwijk wordt korteheidshalve verwezen naar hoofdstuk 2.3 van het geldende bestemmingsplan "Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven". Voor onderhavige herziening is het op 15 december 2015 vastgestelde stedenbouwkundig kader "Parklint Wielwijk" van belang. Hieraan is in hoofdstuk 2.3 aandacht besteed.

HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten

4.1 Archeologie en cultuurhistorie

4.1.1 Regelgeving en beleid

Wet op de archeologische monumentenzorg

Het archeologisch bodemarchief is de belangrijkste bron voor onze oudste geschiedenis. Sinds 1 oktober 2007 regelt de Wet op de archeologische monumentenzorg als onderdeel van de Monumentenwet 1988 de bescherming en het behoud van archeologische waarden in de bodem. De archeologische zorgplicht ligt bij de gemeente.

Het belangrijkste doel van de wet is de bescherming van archeologische waarden op de oorspronkelijke plek, dus in de bodem zelf (in situ). De bodem biedt doorgaans de beste garantie voor een goede conservering.

De gemeente is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Wie de bodem in wil om te bouwen of aan te leggen, kan verplicht worden om een archeologisch vooronderzoek te (laten) uitvoeren. Vooronderzoek moet duidelijk maken welke archeologische waarden verwacht worden en of deze behoudenswaardig zijn. De onderzoeksresultaten bepalen het verdere vervolg; een aanpassing van de bouwplannen, zodat de waarden op hun plek behouden blijven, of het definitief opgraven en documenteren van de archeologische waarden zodat de gegevens in een archeologisch depot behouden blijven.

Er wordt in de wet uitgegaan van het basisprincipe dat de verstoorder of veroorzaker van archeologieverstorende bodemingrepen betaalt voor het onderzoek van de archeologische waarden.

Besluit ruimtelijke ordening

Vanaf 1 januari 2012 dient in bestemmingsplannen rekening te worden gehouden met cultuurhistorie. Dit is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de modernisering van de monumentenzorg.

Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland

De Cultuurhistorische Atlas van Zuid-Holland geeft een overzicht van de cultuurhistorische kenmerken en waarden in Zuid-Holland. Onderdelen uit de Provinciale Structuurvisie (2010) zijn hier in opgenomen.

De atlas 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 nederzettingsspatronen, landschapsspatronen 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.

Gemeentelijk beleid archeologie

Al sinds de jaren '60 vindt archeologisch onderzoek plaats in de gemeente. Sinds 1995 is in Dordrecht een gemeentelijk archeoloog actief en sinds 1999 beschikt de gemeente Dordrecht over een opgravingsvergunning voor het eigen grondgebied. De gemeente voert dus sinds 1995 een eigen beleid wat betreft archeologie. Sinds de invoering van de Wet op de archeologische monumentenzorg in 2007 dienen archeologische waarden wettelijk in de besluitvorming rond ruimtelijke ordeningsprocessen meegewogen te worden. In de praktijk gebeurde dit in Dordrecht al sinds 1995.

In 2009 is de archeologische verwachtingskaart voor de gemeente Dordrecht opgesteld. De kaart is een detaillering en uitwerking van de kaarten die op nationale en provinciale schaal beschikbaar zijn. Op het gemeentelijk grondgebied varieert de verwachting van laag tot zeer hoog. In het bij de kaart behorende rapport "Stad en Slib: het archeologisch potentieel van het

Eiland van Dordrecht in kaart gebracht" is de onderbouwing voor de hoogte van de verwachting verwoord.

In de Erfgoedverordening Dordrecht (2010) zijn aan de archeologische verwachtingen verschillende voorwaarden en vrijstellingen verbonden. Deze voorwaarden en vrijstellingen worden uiteindelijk in de nieuwe bestemmingsplannen opgenomen.

Archeologisch onderzoek in de gemeente Dordrecht is gericht op kenniswinst wat betreft de bewonings- en ontwikkelingsgeschiedenis van de stad en het Eiland. Van groot belang hierbij is het ontstaan en de ontwikkeling van de stad, de reconstructie van het (cultuur)landschap van het Eiland van Dordrecht en de relatie tussen stad en platteland vóór de ingrijpende St. Elisabethsvloed van 1421. Hiermee sluit de gemeente aan op de Nationale Onderzoeksagenda Archeologie, waarin de relatie tussen mens en landschap in West Nederland binnen de middeleeuwse bewoningsgeschiedenis een speerpunt vormt en uitgewerkt moet worden. De provincie Zuid Holland kent een grote waarde toe aan locaties die informatie bevatten over de ontginning van het veenlandschap in de middeleeuwen. Het is deze ontginning van het veen en de daarmee samenhangende structuren zoals kaden, dijken, sluizen en die ook nu nog beeldbepalend zijn voor het Hollands landschap. Het Eiland van Dordrecht speelt in landschap een opvallende rol vanwege het in 1421 verzonken en daarna volledig afgedekte landschap, waaraan de huidige Biesbosch een blijvende herinnering is.

Bij alle ingrepen in de bodem van Dordrecht dient zorg te worden besteed aan mogelijk aanwezige archeologische waarden.

Voor aanvang van grondwerkzaamheden dient dan ook onderzocht te worden of en waar zich archeologische sporen in het gebied aanwezig zijn en wat hun kwaliteit en waarde is. Als er archeologische behoudenswaardige waarden aanwezig zijn, dient de initiatiefnemer zorg te dragen voor behoud door planaanpassing of opgraven. Behoud in situ verdient daarbij de voorkeur. Bij vaststellen van archeologische waarden en het omgaan met behoudenswaardige waarden dient gewerkt te worden volgens de eisen van de gemeente Dordrecht. Deze verplichting geldt voor het gehele plangebied.

4.1.2 Onderzoek

4.1.2.1 Locatie zuidrand Wielwijkpark

Cultuurhistorie

Het plangebied ligt in de polder Wioldrecht, gerealiseerd in 1659. De polder is genoemd naar het dorp Wioldrecht dat geheel van de kaart is verdwenen tijdens de Sint Elisabethsvloed van 18-19 november 1421. Waar het middeleeuwse dorp exact gelegen heeft is nog onbekend, maar waarschijnlijk lag het net ten zuiden van Willemsdorp (in het Hollands Diep). Het huidige buurtschap Wioldrecht is oorspronkelijk 17e eeuw, dus van ná de herinpoldering. Binnen de polder Wioldrecht is een opvallend deel van een iets oudere polder aanwezig, oorspronkelijk genaamd 'Crabbegronnd'. De pandindeling van deze kleine polder wijkt af van die in de polder Wioldrecht en is deels (zuid en westgrens) nu nog herkenbaar in het landschap en de perceelindeling.

Vanuit het oogpunt van cultuurhistorie zijn in het plangebied van belang:

- de door het plangebied lopende, oorspronkelijk 17e eeuwse zijtak van de Oostkil, een karakteristieke waterloop gebruikt voor de natuurlijke ontwatering van de polder. In de splitsing van Oostkil en zijtak lag de buitenplaats Vlietzicht.
- de nog aanwezige entreelaan vanaf de Reeweg Zuid naar de in 1978 gesloopte oorspronkelijk 17e eeuwse boerderij/buitenplaats Vlietzicht direct ten zuiden van de Oostkil. Deze entreelaan is nu een met bomen omzoomd fiets-wandelpad als verbindingsweg tussen Reeweg Zuid en Wielwijkpark. De entree wordt aan de Reeweg Zuid zijde gemarkeerd door bakstenen hekpilaren met een ijzeren entreehek, zoals het er waarschijnlijk ook in de 17e eeuw heeft uitgezien.



Kaart 1660: ligging van Oostkil, Reeweg en buitenplaats Vlietzicht. Het plangebied Wielwijkpark ligt op gronden die destijds in bezit waren van de Vrouwe van Mijl en deels op Crabbegronnd (gele zone langs de Zuidendijk).

Beleid archeologie en onderzoekplicht

Het hele plangebied heeft op de beleidskaart archeologie van de gemeente Dordrecht een WR-A-3 aanduiding: waarde archeologie 3 geeft op voorhand een vrijstelling van de archeologische onderzoekplicht bij bodemingrepen tot maximaal 100cm beneden maaiveld. Bij diepere bodemingrepen wordt vooronderzoek verplicht gesteld.

Bij de nu geplande ontwikkeling zullen zeker bodemingrepen uitgevoerd worden die dieper gaan dan de vrijgestelde 100cm beneden maaiveld en dus is archeologisch vooronderzoek verplicht.

Archeologische verwachting en onderzoeken

In het plangebied wordt de jonge stroomgordel met de naam Gedempte Devel verwacht. Deze stroomgordel is tot nu niet onderzocht en er zijn dus geen gegevens over bekend.

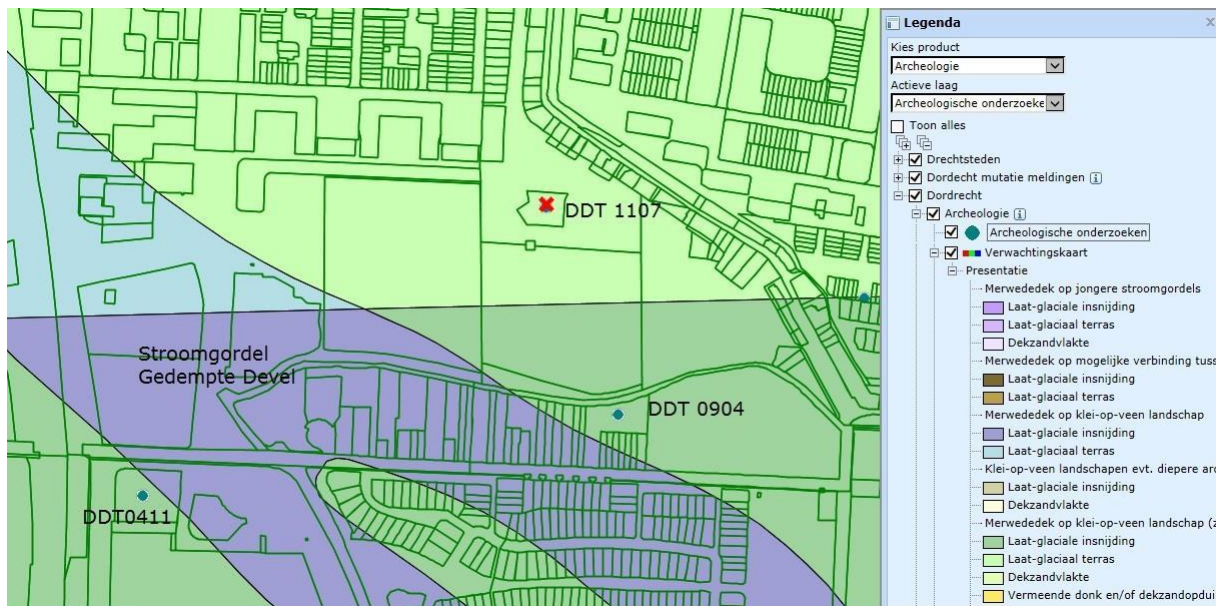
In de omgeving van het plangebied zijn drie archeologische onderzoeken uitgevoerd:

- DDT 0411 Laan van Londen (booronderzoek in 2004): het gebied is verstoord en opgehoogd met een pakket grond dat varieert in dikte van 80 tot 190 cm. Het plangebied is daarom vrijgegeven voor geplande ontwikkeling op basis van dit onderzoek.
- DDT 0904 Reeweg Zuid 54 (booronderzoek in 2009): het in 1421 verdrongen middeleeuwse landschap is geërodeerd en aanwezig vanaf een diepte van 180 cm-mv/210 cm-NAP. B&W heeft op basis van het onderzoek besloten dit plangebied vrij te geven voor de destijds geplande ontwikkeling/bodemingrepen.
- DDT 1107 Zuidendijk 363A (booronderzoek in 2011): het in 1421 verdrongen middeleeuwse landschap is hier intact/niet geërodeerd en aanwezig vanaf een diepte van 150 cm-mv/213 cm-NAP. Op basis van dit onderzoek is het plangebied vrijgegeven voor de destijds geplande ontwikkeling/bodemingrepen.

Onderzoek

Voor deze locatie heeft de gemeente bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen verricht. Het rapport d.d. december 2016, waarin de bevindingen zijn opgenomen, is als *bijlage 1* opgenomen bij deze toelichting. De conclusie van deze onderzoeken luidt als volgt.

De kans dat er bij de graafwerkzaamheden (behoudenswaardige) archeologische waarden uit het Neolithicum worden verstoord, is zeer klein. De afzettingen waarop deze aanwezig kunnen zijn, liggen dieper dan de voorlopig bekende graafdiepte.



Daarnaast zijn deze afzettingen ook maar gedurende een korte periode (eind Neolithicum) mogelijk bewoonbaar geweest en zijn in een aantal monsters ook geen archeologische indicatoren aangetroffen. Voor wat betreft bewoningssporen uit de Late Middeleeuwen; hierop is de kans op (gehoudenswaardige) sporen zeer klein. Het afzettingniveau dat gedurende deze periode het leef-/loopniveau was, is geheel geërodeerd. In het zuidwestelijk deel zijn wel archeologische en historisch, landschappelijke resten van de 17e – 20e – eeuwse boerderij Vlietzicht en de natuurlijke zijtak van de Oostkil aanwezig.

De verwachte archeologische resten van de boerderij Vlietzicht kunnen worden aangemerkt als niet behoudenswaardig. Het argument hiervoor is dat het grootste, en belangrijkste deel van het terrein, namelijk van de boerderij zelf, naar alle waarschijnlijkheid al grotendeels verstoord is tijdens de sloop ervan en de opvolgende nieuwbouw. Voor wat betreft de landschappelijke en historische beleving van deze locatie wordt wel aanbevolen om, waar mogelijk, bij de herinrichting rekening te houden met de nog aanwezige elementen in het landschap. Het gaat hierbij om de kil, de toegangsweg van Vlietzicht naar de Reeweg Zuid en de bijbehorende, naastgelegen sloot en de locatie van de brug over de kil. Indien mogelijk wordt aangeraden om deze elementen herkenbaar te laten (terugkeren) in de nieuwe ontwikkelingsplannen. Nog beter zou zijn om deze als uitgangspunt te nemen voor de herinrichting van dit deel en ze zichtbaar (in fysieke aard en/of naamgeving) te laten voortbestaan. Hierbij kan gedacht worden aan een ontsluitingsweg in dezelfde, historische stijl van een weg met bomerijen en naastgelegen sloten.

De gemeente heeft op basis hiervan besloten om het plangebied wat betreft archeologie vrij te geven voor de geplande ontwikkeling. Hierbij zullen geen behoudenswaardige archeologische waarden verstoord worden.

In de verdere planvorming wordt geadviseerd rekening te houden met de nog aanwezige cultuurhistorische en landschappelijke waarden/resten behorend tot de oorspronkelijk 17e eeuwse en in 1978 gesloopte boerderij/buitenplaats Vlietzicht. Met name de (loop van de) kil/vliet waarop de boerderij georiënteerd was en de entreelaan vanaf de Reeweg Zuid.

Stedenbouwkundige opzet

In de stedenbouwkundige opzet voor deze ontwikkeling is rekening gehouden met nog aanwezige cultuurhistorische en landschappelijke waarden die horen tot de oorspronkelijk 17e eeuwse en in 1978 gesloopte boerderij/buitenplaats Vlietzicht.

Het oorspronkelijke krekenlandschap van de Oostkil blijft gehandhaafd tussen de achtertuinen van de Reeweg Zuid en de achtertuinen van de nieuwe woningen. Over de eilanden wordt een openbaar voetpad aangelegd, zodat dit historische krekenlandschap ook openbaar toegankelijk wordt.

De oorspronkelijke oprijlaan naar Vlietzicht krijgt opnieuw betekenis doordat de nieuwe woningen langs het park via deze oorspronkelijke oprijlaan bereikbaar worden via een eenrichtingsweg. De bedoeling is om ook de bijbehorende poortconstructie aan de Reeweg Zuid en de bomerijen langs de oprijlaan te handhaven.

4.1.2.2 Locatie achter Reeweg-Zuid 54 - 68

De initiatiefnemer voor de bouw van vijf woningen op dit perceel heeft een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek laten uitvoeren. Het rapport d.d. maart 2009 is als *bijlage 2* bij deze toelichting gevoegd.

De gemeente heeft naar aanleiding van dit rapport op 11 maart 2009 een selectiebesluit genomen met daarin de volgende conclusie:

“Voor het plangebied Reeweg Zuid 54 gold een hoge archeologische verwachting vanwege de verwachte ligging op of nabij een oude stroomgordel. In de 5 gezette boringen zijn hiervoor echter geen aanwijzingen gevonden.

De boringen wijzen op een gebied waar de door laatmiddeleeuwse rivieren als het Oude Maasje en de Dubbel afgezette komklei waarschijnlijk tengevolge van de St.

Elisabethsvloeden 1421-2424 geheel weggeërodeerd is. Sporen van mogelijke beakkering of beweiding zijn daarmee al verdwenen.

De archeologische verwachting wordt daarom bijgesteld naar een lage verwachting.

Nader onderzoek is niet noodzakelijk en het plangebied wordt wat betreft archeologie vrijgegeven voor verdere ontwikkeling.”

In dit deel van het plangebied komen geen cultuurhistorische waarden voor.

4.1.3 Conclusie

In dit bestemmingsplan is met deze aspecten voldoende rekening gehouden.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

4.2.1 Regelgeving en beleid

Uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening is het gewenst ruimtelijke scheiding aan te brengen tussen bedrijven en milieugevoelige functies, zoals wonen. Uitgangspunt daarbij is dat bedrijven niet onnodig in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke functies wordt milieuzonering toegepast. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de VNG-publicatie *Bedrijven en Milieuzonering* (editie 2009). Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

4.2.2 Onderzoek

Uitgangspunten

In de VNG-publicatie *Bedrijven en Milieuzonering* worden voor deze vier milieuaspecten richtafstanden aanbevolen voor milieubelastende activiteiten (bedrijven) ten opzichte van een rustige woonwijk. De milieubelastende activiteiten zijn gerangschikt op SBI code. De grootste richtafstand is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie.

De gegeven richtafstanden kunnen, met uitzondering van de richtafstand voor gevaar, met één stap verlaagd worden, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, wanneer er sprake is van een gemengd gebied. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging.

Het plangebied is gelegen in een omgeving waar een klein aantal bedrijven aanwezig zijn. Daarnaast is het gebied gelegen in de nabijheid van de Rijksweg A16, de N3 en het spoor. Op basis hiervan kan gesteld worden dat sprake is van een gemengd gebied.

Daarom mogen de richtafstanden behalve voor gevaar met één stap verlaagd worden. De tabel met de richtafstanden is opgenomen in het integraal milieuvadvis van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, opgesteld voor onderhavig bestemmingsplan. Het advies is in zijn geheel opgenomen in *bijlage 3* bij deze toelichting.

Onderzoek

Uit het onderzoek (zie het milieuvadvis) blijkt dat binnen deze richtafstanden geen bedrijven voorkomen. Deze zijn op grond van de vigerende bestemmingsplannen ook niet mogelijk. Voor de bedrijven in de omgeving van het plangebied wordt dus voldaan aan de richtafstanden voor een gemengd gebied. Gezien de bestemmingen, toegestaan in de vigerende bestemmingsplannen en de afstanden tot het plangebied, zijn er in de toekomst geen situaties te verwachten waarbij een knelpunt kan ontstaan.

4.2.3 Conclusie

In onderhavig plangebied zal voor wat betreft dit omgevingsaspect sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4.3 Bodemkwaliteit

4.3.1 Regelgeving en beleid

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in verband met de uitvoerbaarheid van een project rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Bodemkwaliteitskaart Dordrecht

Op basis van alle bij de gemeente Dordrecht geregistreerde bodemonderzoeken is in 2002 de Bodemkwaliteitskaart Dordrecht opgesteld. Deze is in 2007 geactualiseerd. Op deze kaart staat weergegeven wat de algemene bodemkwaliteit van de grond van een bepaalde zone in Dordrecht is. Hierbij wordt geen rekening gehouden met verontreinigingen veroorzaakt door lokale bronnen zoals bijvoorbeeld tankstations, wasserettes en andere verontreinigende activiteiten. Voor grond waarin bodemverontreinigingen voorkomen gelden beperkingen bij hergebruik en afvoer van grond. Deze beperkingen verschillen per locatie en worden bepaald aan de hand van de eisen welke gesteld worden in de Wet Bodembescherming, het Bouwstoffenbesluit en het Gemeentelijk Grondstromenbeleid.

Bij nieuwe ontwikkelingen op de locatie zal bodemonderzoek moeten uitwijzen of de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik of dat saneringsmaatregelen noodzakelijk zijn.

4.3.2 Onderzoek

4.3.2.1 Locatie zuidrand Wielwijkpark

In het milieuvadvis van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, opgesteld voor onderhavig bestemmingsplan, is ook aan dit omgevingsaspect aandacht besteed. Het advies is in zijn geheel opgenomen in *bijlage 3* bij deze toelichting.

Voor onderhavig bestemmingsplan is nagegaan of de bodem geschikt is voor de beoogde functie. Om hier inzicht in te krijgen is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd. Het daadwerkelijk uitvoeren van een bodemonderzoek is aan de orde bij de aanvraag omgevingsvergunning activiteit bouwen.

Uit het onderzoek blijkt voor wat betreft de zuidrand het volgende. In de periode tussen 1925 en 1957 zijn twee watergangen gedempt. Deze zijn verdacht ten aanzien van bodemverontreiniging, omdat mogelijk bodemvreemd materiaal is gebruikt voor deze dempingen. In dit deel van het plangebied zullen gedeelten van bestaande watergangen worden gedempt. De aanwezige sliblaag en de waterbodem zijn mogelijk verontreinigd. Op de locatie zijn diverse met asfalt verharde wandelpaden aanwezig. Het is niet bekend of er funderingsmateriaal onder de verharding is toegepast. Onderzoek dient dit uit te wijzen. Afhankelijk van het aantreffen en het type funderingsmateriaal is er kans op een verontreiniging van de onderliggende bodem. Op de luchtfoto's van 1945 valt op te maken dat op de locatie bebouwing heeft bestaan. Het is niet bekend wat de functie van deze opstallen is geweest. Hier dient bij het bodemonderzoek aandacht aan te worden besteed.

Specifiek is nog aandacht besteed aan de deellocatie Boerderij Vlietzicht. Hiervoor zijn de volgende bevindingen in dit milieuvadvis opgenomen.

Voor het realiseren van de beoogde bebouwing wordt een gedeelte van de bestaande watergang gedempt en zullen op een aantal locaties waterpartijen worden gecreëerd of vergroot. De aanwezige sliblaag en de waterbodem zijn mogelijk verontreinigd.

De bestaande verharding zal worden verwijderd. Het is niet bekend is of er funderingsmateriaal onder de verharding is toegepast. Onderzoek dient dit uit te wijzen. Afhankelijk van het aantreffen en het type funderingsmateriaal is er kans op een verontreiniging van de onderliggende bodem.

Het terrein ten zuiden van de watergang maakt onderdeel uit van een voormalige boerderij genaamd Vlietzig. Deze is in 1978 gesloopt. Dergelijke locaties zijn verdacht op het voorkomen van bodemverontreiniging, doordat doorgaans het erf met divers, mogelijk verontreinigd, materiaal is opgehoogd.

Ten zuiden van deze deellocatie heeft een boomgaard gelegen. De locatie is verdacht van verontreinigingen met bestrijdingsmiddelen.

Uit de explosievenkaart van Dordrecht blijkt dat nabij deelgebied Parkrand drie inslag kraters aanwezig zijn. Door middel van aanvullend historisch onderzoek zal bepaald moeten worden of nader onderzoek naar niet gesprongen explosieven op deze locatie noodzakelijk is.

Ter plaatse van deellocatie Boerderij Vlietzig is in het verleden bodemonderzoek uitgevoerd. Het is niet bekend of hierbij rekening is gehouden met niet gesprongen explosieven. Het noordelijk gedeelte van deze locatie is gelegen in de nabijheid van aangetroffen bomkraters. Dit maakt explosieven onderzoek op deze locatie mogelijk noodzakelijk.

4.3.2.2 Locatie achter Reeweg-Zuid 54 - 68

Voor dit deel van het plangebied is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Zie *bijlage 4* bij deze toelichting. Doel van het onderzoek is het vaststellen van de bodemkwaliteit en om mogelijke verontreinigingen in grond en grondwater te signaleren.

De conclusies van dit onderzoek luiden als volgt:

- Het aangetroffen algemene bodemprofiel bestaat overwegend uit zwak zandige klei tot ca. 2,0 m.-mv. (meter minus maaiveld) gevolgd door veen tot de maximaal geboorde diepte op 2,7 m.-mv.
- Tijdens de uitvoering van het veldwerk zijn zintuiglijk geen asbest verdachte materialen op- of in de bodem waargenomen.
- De bovengrond zonder bodemvreemde bijmengingen is zeer licht verontreinigd met lood en zink.
- De bovengrond waarin zwakke bijmengingen aan puin zijn aangetroffen, is zeer licht verontreinigd met cadmium, PCB en minerale olie en is licht verontreinigd met lood, zink en PAK.
- De ondergrond rond het freatisch grondwaterniveau is niet verontreinigd.
- Behoudens het licht verhoogde gehalte aan PAK is de aangetroffen bodemkwaliteit binnen de onderzoekslocatie gemiddeld beter dan kan worden verwacht op basis van de lokale bodemkwaliteitskaart.
- Het grondwater is licht verontreinigd met barium en niet verontreinigd met de overige geanalyseerde parameters.

De locatie is dan ook geschikt voor wonen met tuin.

4.3.3 Conclusie

Het bestemmingsplan is voor wat betreft dit omgevingsaspect uitvoerbaar.

4.4 Duurzaamheid

4.4.1 Regelgeving en beleid

Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4)

Met het Nationaal Milieubeleidsplan 4 uit juni 2001 wordt een nieuwe beleidscyclus gestart, met een over meerdere decennia vol te houden pad van transitie naar duurzaamheid.

De verschillende transities zijn ondergebracht in drie clusters:

- transitie naar duurzame energiehuishouding;
- transitie naar een duurzaam gebruik van biodiversiteit en hulpbronnen;
- transitie naar duurzame landbouw.

Het NMP 4 beoogt het permanente proces van verbetering te versterken door integrale oplossingen in ontwikkelen voor hier en nu, voor elders en later. De kwaliteit van de leefomgeving wordt bepaald door het aanbod van woningen, werkgelegenheid, winkels en andere voorzieningen in de omgeving of door de aanwezigheid van groen, natuur, ruimte en afwisseling van karakteristieke gebieden. Ook blijkt de waardering van het stedelijk gebied steeds meer gekoppeld te worden aan de waardering van het landelijk gebied en omgekeerd. Het milieubeleid draagt echter ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Milieu en ruimtelijke ordening raken steeds meer verweven. Milieubeleid en ruimtelijk beleid moeten elkaar dan ook versterken. Het uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid voor het definiëren en realiseren van milieukwaliteit en de uitvoering van het beleid op het meest passende bestuursniveau komt te liggen.

Maatschappelijk Duurzaam Ontwerpen

Maatschappelijk Duurzaam Ontwerpen beoogt de kwaliteit van een gebouw met de omgeving te verbeteren voor wat betreft toegankelijkheid, bruikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. Een goed toegankelijk, veilig, gebruikersvriendelijk en duurzaam gebouw is in ieders belang.

De gemeente verwacht van projectontwikkelaars en architecten dat zij zich houden aan het gemeentelijke beleid en nieuwbouwwoningen laten voldoen aan de Gemeentelijke prestatierichtlijn.

Utiliteitsbouw moet voldoen aan het Handboek van Toegankelijkheid en de Gemeentelijke prestatierichtlijn.

4.4.2 Onderzoek

Er is sprake van nieuwbouw waarbij aan de voor duurzaamheid geldende voorwaarden dient te worden voldaan. Bij de aanvraag omgevingsvergunning komt dit verder aan de orde.

4.4.3 Conclusie

In het ontwerp en de ontwikkeling van de woningen zal voldoende aandacht worden besteed aan duurzaamheid.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Regelgeving en beleid

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is sinds 27 oktober 2004 van kracht. Het besluit verplichtte gemeenten risicovolle situaties van inrichtingen ten opzichte van kwetsbare bestemmingen binnen 3 jaar te saneren als het plaatsgebonden risico hoger was dan 10⁻⁶. Voor wat betreft het groepsrisico is de verantwoordingsplicht wettelijk geregeld. Het Bevi werkt door in besluitvorming op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet ruimtelijke ordening, zoals bestemmingsplannen.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

Sinds 1 januari 2011 geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Hierin zijn risicoafstanden opgenomen voor ondergrondse buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Voor wat betreft het groepsrisico is de verantwoordingsplicht wettelijk geregeld. Het Bevb werkt door in besluitvorming op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet ruimtelijke ordening, zoals bestemmingsplannen.

Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

In de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen geeft het Rijk hun beleid aan over de afweging tussen veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving. Bij het opstellen van deze circulaire is zoveel mogelijk aangesloten op de systematiek zoals die is opgenomen in het Bevi.

Provinciaal beleid: CHAMP

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.

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

Gemeentelijk beleid: Toetsingskader Externe Veiligheid

Conform de vereisten van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen wordt aandacht besteed aan externe veiligheid. Op grond van deze besluiten zijn gemeenten verplicht tot het doen van een groepsrisicoverantwoording. De verantwoording van het groepsrisico vindt plaats aan de hand van het gemeentelijk risicobeleid zoals is opgenomen in het Toetsingskader Externe Veiligheid.

Hierin wordt aandacht besteed aan het plaatsgebonden risico, het groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten.

Binnen de EV worden twee normstellingen gehanteerd:

Het Plaatsgebonden Risico (PR) richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor individuele burgers.

Het Groepsrisico (GR) stelt beperkingen aan de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats. Bij 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 deze 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 (zogenoemd: 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 plaatsgebonden risico is door de rijksoverheid voor nieuwe situaties een grenswaarde vastgesteld van 10-6/jaar.

Groepsrisico

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 weergegeven, 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 ten minste dat aantal slachtoffers. Het groepsrisico is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico een oriënterende waarde.

In de omgeving van het plangebied bevinden zich een aantal risicobronnen. Ter bepaling van de 10-6 contour van het plaatsgebonden risico en de hoogte van het groepsrisico heeft de omgevingsdienst Zuid Holland Zuid een risicostudie uitgevoerd. De uitkomsten van deze studies zijn beoordeeld aan de hand van het provinciale en gemeentelijke Beleid.

4.5.2 Onderzoek

In het integrale milieuveldadvies, zoals opgenomen in *bijlage 3* bij deze toelichting, is dit aspect onderzocht. Doel van het onderzoek is het vaststellen en beoordelen van de externe veiligheidsrisico's in het plangebied veroorzaakt door de betreffende risicobronnen. Een toetsing aan de hierbij geldende grens- en richtwaarden en aan de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico maakt hier deel van uit.

Uit het onderzoek blijkt dat voor de beschouwde risicobronnen de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico in acht worden genomen en het groepsrisico hierbij niet toe zal nemen. Het groepsrisico als gevolg van het vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor en over de N3 dient beperkt verantwoord te worden. Deze verantwoording luidt als volgt.

Het plangebied ligt buiten de veiligheidszones van de A16, N3 en het spoor. Ook ligt het gebied buiten de risicocontour van een aardgastransportleiding.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Basisnetweg A16 vindt op meer dan 200 meter afstand van het plangebied plaats. Op grond hiervan behoeft het groepsrisico van de A16 als gevolg van het plan niet vastgesteld te worden.

Het groepsrisico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N3, over het spoor en via de aardgastransportleiding W-524-01-KR is wel bepaald. Voor alle drie geldt dat het groepsrisico als gevolg van de plannen niet toeneemt.

Het groepsrisico als gevolg van het vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor en over de N3 is hoger dan 0,1 x de oriëntatiewaarde en dient daarom beperkt verantwoord te worden.

Verantwoording groepsrisico

Onderhavig plan betreft de eerste herziening van het bestemmingsplan "Wielwijk Crabbehof en Zuidhoven" en omvat de ontwikkeling van 21 woningen in het zuidelijke gedeelte van dit parkgebied en de bouw van 5 woningen, plan "Reeweg Zuid". Deze ontwikkeling, in samenhang met de aanwezigheid van de N3 en het spoortracé Dordrecht Lage Zwaluwe ten oosten van het plangebied, de A16 ten westen van het plangebied en een hogedruk aardgasleiding ten noorden van het plangebied, vormt het uitgangspunt voor de veiligheidsanalyse.

Ook zijn twee andere potentiële ontwikkellocaties in de nabijheid van het plangebied bij het onderzoek betrokken omdat deze van invloed zijn op de hoogte van het groepsrisico in de omgeving van het Wielwijkpark. Het betreft: het volkstuinencomplex aan de Domela Nieuwenhuisweg ten oosten en een locatie aan de Smitsweg ten zuiden van het plangebied.

Voor het uitvoeren van een veiligheidsanalyse zijn deze twee gebieden gevuld met een fictief programma van respectievelijk 12 en 6 woningen.

In de nabijheid van het plangebied zijn de volgende risico bronnen aanwezig:

Rijksweg A16

Autosnelweg N3

Spoor Dordrecht –Lage Zwaluwe

d) Hogedruk aardgasleiding

Hieronder zijn deze risicobronnen nader omschreven.

Hogedruk aardgasleiding

Ten noorden van het plangebied loopt een hogedrukaardgasleiding van de NV Nederlandse Gasunie.

Deze leiding heeft de volgende kenmerken:

Naam leiding	Diameter (inch)	Druk (bar)
W524-01-KR	12	40

Het invloedsgebied bedraagt 140 meter aan weerszijde van deze leiding.

Rijksweg A16

In de regeling basisnet (april 2015) zijn voor de A16 onderstaande jaarintensiteiten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen opgegeven.

Hoofdcategorie	Stof cat	Voorbeeldstof	Totaal
Brandbaar gas	GF1	Ethyleenoxide	104
	GF2	Butaan	104
	GF3	Propaan	500
Toxisch gas	GT3	Zwavel dioxide	16
Brandbare vloeistof	LF1	Heptaan	41847
	LF2	Pentaaan	79631
Toxische vloeistof	LT1	Acrylnitril	4070
	LT2	Propylamine	7897

Tabel 1 Transportcijfers A16 (Regeling basisnet)

N3

Transport intensiteit N3

In de regeling basisnet (april 2015) zijn voor de N3 de onderstaande jaarintensiteiten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen opgegeven.

Hoofdcategorie	Stof cat	Voorbeeldstof	Totaal
Brandbaar gas	GF1	Ethyleenoxide	699
	GF2	Butaan	1425
	GF3	Propaan	8316
Toxisch gas	GT3	Zwavel dioxide	412
Brandbare vloeistof	LF1	Heptaan	7688
	LF2	Pentaaan	8997
Toxische vloeistof	LT1	Acrylnitril	939
	LT2	Propylamine	483

Tabel 2 Transportcijfers N3 (Regeling basisnet)

Uitstromingsfrequentie N3 (ongevalfrequenties)

De risico's van het transport van gevaarlijke goederen zijn afhankelijk van de kans op een ongeval. In september 2003 is voor de gemeente Dordrecht onderzoek gedaan naar de locatiespecifieke ongevalfrequentie van gevaarlijke stoffen op de N3 [Risico's wegtransport gevaarlijke stoffen N3, AVIV september 2003]. Uit deze studie volgde dat de ongevalfrequentie op de N3 50% hoger ligt dan de gemiddelde ongevalfrequentie voor autosnelwegen. De gemiddelde ongevalfrequentie voor autosnelwegen ligt op $8,3 \cdot 10^{-8}$ 1/vtgkm. Voor de N3 ligt deze op $1,24 \cdot 10^{-7}$ 1/vtgkm. Deze laatste locatiespecifieke ongevalfrequentie is opgenomen in de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Spoorweg Dordrecht - Lage Zwaluwe

In de regeling basisnet (april 2015) zijn voor de het spoortracé Dordrecht-Lage Zwaluwe onderstaande jaarintensiteiten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen opgegeven.

Gemeente Dordrecht	
Stofcategorie	
A	16560
B2	4760
B3	50
C3	22220
D3	6810
D4	1290
Totaal	51960

Tabel 3 Transportcijfers spoor (regeling basisnet)

(Berekenings)resultaten Plaatsgebonden risico

Plaatsgebonden risico weg vervoer

In bijlage I van de regeling Basisnet zijn de veiligheidszones voor zowel de A16 als de N3 opgenomen. Deze veiligheidszones zijn, ter hoogte van het plangebied, op 22 meter en 47 meter diep, gemeten uit het hart van respectievelijk de A16 en de N3. Binnen deze zone mogen geen kwetsbare objecten zoals woonbebouwing worden geprojecteerd. Deze zones reiken niet tot in het plangebied. Binnen het plangebied wordt daarmee voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico voor het wegvervoer gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden risico spoorvervoer

In bijlage II van de regeling Basisnet is de veiligheidszone voor het spoortracé Dordrecht- Lage Zwaluwe opgenomen. Deze zone is ter hoogte van het plangebied 11 meter gemeten vanuit het hart van de spoorweg. Binnen deze zone mogen geen kwetsbare objecten zoals woonbebouwing worden geprojecteerd. Deze zone reikt niet tot in het plangebied. Binnen het plangebied wordt daarmee voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico voor het spoorvervoer gevaarlijke stoffen, voor de veiligheidszone Basisnet.

Hoge druk aardgasleiding

De PR 10-6/jaar voor de beschouwde buisleiding is in de onderstaande tabel weergegeven als afstand vanuit het hart van de betreffende leiding.

Exploitant	Beschrijving gevaarlijke stof	leidingnaam	PR 10-6 [m]
Gasunie Transportservice BV	aardgas	W-524-01-KR	0 (ligt op de leiding zelf)

Binnen deze risicocontour mogen geen kwetsbare objecten zoals woonbebouwing worden geprojecteerd.

De te realiseren woonbebouwing en de bestaande kwetsbare bebouwing in het plangebied bevindt zich niet in de nabijheid van de leiding.

Binnen het plangebied wordt daarmee, voor de buisleiding W-524-01-KR, voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico.

4.5.3 Conclusie

Vanuit het oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

4.6 Natuur

4.6.1 Regelgeving en beleid

Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming is per 1 januari 2017 in werking getreden en voegt drie 'oude' natuurwetten samen: de Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. De Wet natuurbescherming kent naast de algemene zorgplicht (artikel 1.11) nog drie hoofdstukken die van belang zijn voor ruimtelijke ingrepen. Dit betreft hoofdstuk 2 (gebiedsbescherming), hoofdstuk 3 (soortbescherming) en hoofdstuk 4 (houtopstanden).

Hoofdstuk 2 van de Wet richt zich op de gebieden die zijn aangewezen op basis van de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Natura 2000-gebieden. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de soortenbescherming.

De Wet natuurbescherming kent vier beschermingsregimes voor soorten:

art 3.1: bescherming van vogels die onder de Vogelrichtlijn vallen – dit zijn alle vogels;

art 3.5: bescherming van dieren en planten in bijlage IV van de Habitatrichtlijn bijlage II van het verdrag van Bern of bijlage I van het verdrag van Bonn – ook wel 'strikt beschermde soorten' genoemd;

art 3.10: bescherming van soorten die worden genoemd in bijlagen A en B van de Wet

Natuurbescherming - dit zijn deels meer algemene soorten die enkel nationaal beschermd worden en geen bescherming genieten onder Europese regelgeving;

art 1.11: algemene zorgplicht.

In genoemde artikelen is bepaald voor welke handelingen een vrijstelling kan worden verleend van de verbodsbepalingen. De verbodsbepalingen uit de Wet zijn (iets) anders geformuleerd dan de verbodsbepalingen uit de oude Flora- en faunawet. De verbodsbepalingen komen er kortweg op neer dat vogels en andere beschermde soorten niet (opzettelijk) gedood of opzettelijk verstoord mogen worden en dat nesten / voortplantingsplaatsen en rustplaatsen niet beschadigd of vernield mogen worden. Planten mogen niet worden geplukt of vernield. Voor vogels geldt daarbij dat nesten niet weggenomen mogen worden.

In principe geldt voor alle beschermde soorten een ontheffingsplicht, dus ook voor algemene soorten zoals konijn en egel. De provincies hebben de mogelijkheid om vrijstellingsbesluiten op te stellen. In deze besluiten staat voor welke soorten een vrijstelling geldt van de verbodsbepalingen in artikel 3.10 van de Wet (vergelijkbaar met de vroegere tabel 1 soorten van de Flora- en faunawet). Ten opzichte van de oude wetgeving is de lijst met beschermde soorten gewijzigd. Naast de overgehevelde en toegevoegde soorten (vaatplanten, vlinders) is er een groot aantal soorten dat geen beschermde status meer heeft in de Wet. Dit betreffen voornamelijk vaatplanten en vissen.

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

Nieuwe plannen, projecten of handelingen binnen en in de nabijheid van natuurgebieden in de EHS die significante negatieve gevolgen kunnen hebben voor de natuur zijn niet toegestaan, tenzij er geen reële alternatieven beschikbaar zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang.

Natuurgebieden en de groene verbindingen (zoals ecologische verbindingszones) daartussen dienen gevrijwaard te worden van bebouwing en andere ingrepen die niet passen binnen de functie van de gebieden. Nieuwe bebouwing en andere ingrepen die niet passen binnen de ontwikkeling van de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur zijn uitgesloten. In natuurontwikkelingsgebieden moeten de ontwikkelingsmogelijkheden voor natuurwaarden worden veiliggesteld. Onomkeerbare en/of ongewenste ontwikkelingen moeten worden tegengegaan.

Indien om zwaarwegende redenen aantasting van natuur- en landschapswaarden onontkoombaar is en alternatieve oplossingen ter plaatse niet voorhanden zijn, dient compensatie plaats te vinden.

Compensatie dient plaats te vinden in de gebieden benoemd in de regeling met betrekking tot het provinciaal compensatiebeginsel.

De provinciale EHS wordt gevormd door bestaande en geplande natuurgebieden, waardevolle weidevogelgebieden en groene verbindingen.

Beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur 2008-2013

In 2008 heeft de gemeenteraad het Beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur 2008-2013 vastgesteld. De doelstelling van de SES is behoud en ontwikkeling van natuur met een optimale diversiteit, waarbij zoveel mogelijk wordt uitgegaan van gebiedseigen soorten en habitats.

De Stedelijke Ecologische Structuur is opgehangen aan een aantal thema's. Een van de thema's is "Dordrecht rivierenstad". Het water en de nabijheid van de Biesbosch drukken hun stempel op de natuur in de stad.

4.6.2 Onderzoek

4.6.2.1 Locatie zuidrand Wielwijk

In het integrale milieuvadvis (bijlage 3) is het onderzoek naar de aanwezige flora en fauna opgenomen. De conclusie is dat er geen jaarrond beschermde vaste rust- of verblijf plaatsen voor vogels of vleermuizen aanwezig binnen het plangebied. Ook zijn er geen strikt beschermde vaatplanten aangetroffen.

In de watergang binnen het plangebied zijn geen beschermde vissoorten en watergebonden ongewervelden aangetroffen.

4.6.2.2 Locatie achter Reeweg-Zuid 54 - 68

Ook op deze locatie is onderzoek verricht. Zie bijlage 5 bij deze toelichting.

Hieruit is gebleken dat:

- er geen geschikte vaste verblijfplaatsen van vleermuizen of vogels met een vaste verblijfplaats aangetroffen zijn. De locatie vervult ook geen andere functie voor deze soortgroepen;
- er geen beschermde vaatplanten aangetroffen zijn en de locatie ook geen geschikte biotoop vormt voor deze soorten.

4.6.3 Conclusie

Het bestemmingsplan is voor wat betreft dit omgevingsaspect uitvoerbaar.

4.7 Geluid

4.7.1 Regelgeving en beleid

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 wordt voortaan de geluidsbelasting als daggemiddelde (Lden) weergegeven. Getalsmatig heeft dit tot gevolg dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wegverkeerslawaai gewijzigd is in 48 dB. Ook de maximale ontheffingswaarde is daarmee gewijzigd: van 65 dB(A) naar 63 dB. Voor industrielawaai blijft de "oude" eenheid dB(A) nog van kracht.

wegverkeerslawaai

In de Structuurvisie Dordrecht 2040 is Wielwijk getypeerd als "stedelijk wonen". Als vertrekpunt behoort daarbij een maximale geluidbelasting van 53 dB voor woningen. Dit is door de aanwezigheid van geluidsbronnen, zoals doorgaande verkeersroutes, niet overal haalbaar.

Industrielawaai

De Wet geluidhinder verplicht om industrieterreinen waarop lawaaiveroorzakende bedrijven zijn of kunnen worden gevestigd te zoneren. Bij de zonering worden primair de grenzen vastgelegd van het gebied waarbinnen de lawaaimakende bedrijven gevestigd mogen zijn. Vervolgens wordt ten behoeve van het gezoneerde industrieterrein de zonegrens bepaald en vastgesteld. Het gebied binnen de zonegrens vormt het aandachtsgebied. De binnen het aandachtsgebied geldende wettelijke voorkeursgrenswaarde, dan wel de binnen de zone vastgestelde hogere waarden zijn bepalend voor de toelaatbaarheid van geluidproducerende activiteiten.

Buiten de geluidszone mag de geluidsbelasting als gevolg van de bedrijven op het gezoneerde industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen.

Het plangebied valt voor een gering gedeelte binnen het gezoneerde industrieterrein Groote Lindt/Dordt West.

spoorweglawaai

De geluidsbelasting ten gevolgen van railverkeer mag niet meer bedragen dan 55dB. In een aantal situaties kunnen hogere waarden worden vastgesteld tot maximaal 68 dB.

Beleid hogere waarden

Op 11 december 2007 zijn door burgemeester en wethouder van Dordrecht de 'Beleidsregels hogere grenswaarden Wet geluidhinder' vastgesteld. Daarin is beschreven in welke situaties en onder welke voorwaarden hogere waarden kunnen worden verleend.

Voor de verlening van hogere waarden dient er sprake te zijn van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Hiervoor zijn onder meer de volgende randvoorwaarden gesteld:

- woningen dienen in principe een geluidsluwe zijde te krijgen. Hierbij is een geluidsluwe zijde, een zijde waarvan de geluidsbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde.
- een buitenruimte bij een woning is in principe niet gelegen aan de hoogste belaste zijde.
- het geluidsniveau in de buitenruimte van de woningen mag (indien gelegen aan de bronzijde) niet meer dan 5 dB hoger zijn dan de geluidsbelasting op de als geluidsluw aangemerkte gevel.
- elke woning bevat in beginsel één slaapkamer die niet aan de hoogste geluidsbelaste zijde is gesitueerd. Bij voorkeur wordt de helft van de geluidsgevoelige ruimten samen niet aan de hoogste geluidsbelaste zijde gesitueerd.

4.7.2 Onderzoek

In het integraal milieuvadvis is ook het omgevingsaspect geluidhinder onderzocht. De bevindingen zijn als volgt.

Geluidbelasting wegen op de geluidplafondkaart (N3 en A16)

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de toekomstige woningen aan de zijde van de N3 ten hoogste 52 dB bedraagt inclusief aftrek op grond van artikel 110g Wgh. De ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van 48 dB uit de Wgh wordt overschreden. De maximale hogere waarde van 53 dB wordt niet overschreden.

Verder blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de toekomstige woningen in het westelijke deel van het plan, aan de zijde van de A16 ook ten hoogste 52 dB bedraagt inclusief aftrek op grond van artikel 110g Wgh. De ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van 48 dB uit de Wgh wordt overschreden. De maximale hogere waarde van 53 dB wordt niet overschreden.

Railverkeer

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het railverkeer op de nieuw te bouwen woningen maximaal 58 dB bedraagt. De ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van 55 dB uit de Wgh wordt overschreden. De maximale hogere waarde van 68 dB wordt niet overschreden.

De overschrijding van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting treedt uitsluitend op ter plaatse van de locatie achter de woningen Reeweg Zuid 54 tot en met 68. Een overschrijding van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting is alleen aan de orde op de tweede verdieping (zolderverdieping) van de woningen.

Industrielawaai

Het meest westelijk gelegen bouwvlak waar twee woningen kunnen worden gebouwd, ligt binnen de onderzoekszone (geluidszone industrieterrein Groote Lindt/Dordt West).

Uit de rekenresultaten volgt dat de meest westelijk gelegen woningen op de 2e verdieping een geluidsbelasting ondervinden die de voorkeurswaarde van 50 dB(A) uit de Wgh overschrijdt. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 51 dB(A).

Maatregelen

Er is onderzocht welke maatregelen financieel en akoestisch doelmatig zijn. Hieruit blijkt dat geen van de onderzochte maatregelen (tweelaags ZOAB op zowel de N3 als de A16, geluidschermen langs het spoor en het aanbrengen van raildempers) doelmatig is.

Vaststellen van hogere waarden

Omdat de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting voor zowel wegverkeer-, railverkeer- en industrielawaai wordt overschreden en er geen financieel en akoestisch doelmatige maatregelen te nemen zijn, is het noodzakelijk dat burgemeester en wethouders hogere waarden vaststellen.

Een overzicht van de aan te vragen hogere waarden is in onderstaande tabel weergegeven. Omdat de daadwerkelijke ligging van de toekomstige woningen binnen het bouwvlak van de woonbestemming varieert, is voor het aantal hogere waarden uitgegaan van de maximale aantallen woningen die op de verbeelding van het bestemmingsplan is aangegeven. In totaal laat het bestemmingsplan de bouw van maximaal 20 woningen toe.

Overzicht van de aan te vragen hogere waarden

Bron	Aantal woningen	Geluidsbelasting [dB]/[dB(A)]
N3/A16	17*	52
Spoor	5	58
Groote Lindt/Dordt West	2	51

* 15 woningen binnen de Parkrand en 2 westelijk gelegen woningen locatie Reeweg Zuid 54 tot en met 68

Eisen geluidwerende constructies

Omdat er voor wegverkeer een gecumuleerde geluidbelasting tot 55 dB (zonder aftrek) en vanwege het railverkeer een geluidbelasting van 58 dB is berekend, is het noodzakelijk om bij de beoordeling van een aanvraag omgevingsvergunning activiteit bouwen te controleren of de karakteristieke geluidwering ten behoeve van het waarborgen van een binnen niveau van 33 dB voldoende is. Vanwege de minimale eis uit het Bouwbesluit 2012 van 20 dB(A) zijn voor industrielawaai geen aanvullende gevelmaatregelen noodzakelijk.

4.7.3 Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet na de vaststelling van hogere waarden aan de Wet geluidhinder.

4.8 Groen

4.8.1 Regelgeving en beleid

In de Structuurvisie Groene Ruimte, het Boomstructuurplan, Nota Parken, 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.

4.8.2 Onderzoek

De nieuwe woningen zijn in een groene omgeving gesitueerd. Dat maakt het aantrekkelijk om hier te wonen. Aan de landschappelijke inpassing is dan ook veel aandacht besteed. In het kort wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.

4.8.3 Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet aan het beleid van de gemeente.

4.9 Luchtkwaliteit

4.9.1 Regelgeving en beleid

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

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). In voorschrift 3A.2 van bijlage 3A van de Regeling NIBM is 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.

4.9.2 Onderzoek

Een project of plan kan doorgang vinden wanneer het "niet in betekende mate" bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Door het geringe aantal woningen is het plan NIBM. Het plan voldoet daarmee aan de luchtkwaliteitseisen.

Overigens is dit omgevingsaspect wel onderzocht. De resultaten ervan zijn te vinden in het integrale milieuvadvis. De conclusie is dat de concentraties van stikstofdioxide en fijn stof ver beneden de grenswaarden liggen.

4.9.3 Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet milieubeheer en voldoet voor wat betreft de luchtkwaliteit aan het criterium van een goede ruimtelijke ordening.

4.10 Verkeer en vervoer

4.10.1 Regelgeving en beleid

Mobiliteitsplan Dordrecht

Op 6 september 2005 heeft de gemeenteraad het beleidsvoornemen van het Mobiliteitsplan Dordrecht vastgesteld. Het Mobiliteitsplan Dordrecht 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.

Op stadsniveau is een stelsel van hoofdwegen en secundaire wegen vastgesteld, waarbij gemotoriseerd verkeer zo vlot mogelijk naar wegen van een hogere orde afgewikkeld dient te worden. In het plan wordt een duidelijke keuze gemaakt voor het versterken en verbeteren van de radialen naar de binnenstad.

4.10.2 Onderzoek

In hoofdstuk 2.3 is aandacht besteed aan de ontsluiting van de nieuwe woningen en het parkeren.

4.10.3 Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet voor wat betreft de aspecten verkeer, vervoer en parkeren aan het beleid van de gemeente.

4.11 Water

4.11.1 Regelgeving en beleid

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is overgenomen in het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

In 2008 is het NBW geactualiseerd met als doel de watersystemen in 2015 op orde te krijgen, met name op het gebied van wateroverlast en watertekort.

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.

Waterschapsbeleid

Waterbeheerprogramma 2016-2021

Vanaf 2016 is er een nieuw waterbeheer programma van kracht. Het programma bestaat uit een statisch en een dynamisch deel. Het statisch deel bevat de doelen die het waterschap wil bereiken, zowel op de lange termijn als voor de planperiode. Het dynamisch deel bevat de maatregelen die nodig zijn om de doelen uit het statisch deel te realiseren.

Het plan bevat doelen en maatregelen voor de thema's Calamiteitenzorg, Water en Ruimte, Waterveiligheid, Voldoende Water, Schoon water en Waterketen. Voor het thema water en ruimte is de nadere uitwerking van de deltabeslissing ruimtelijke adaptatie de belangrijkste ontwikkeling. Hierbij wordt uitgegaan van meerlaagse veiligheid: preventie (laag 1), ruimtelijke inrichting (laag 2) en crisisbeheersing (laag 3). Voor Hollandse Delta ligt de nadruk op de eerste laag: een overstroming voorkomen door middel van (primaire) waterkeringen. Voor de tweede laag is als doel geformuleerd dat de ruimtelijke inrichting bijdraagt aan het beperken van de gevolgen van een overstroming.

Uit het oogpunt van waterkwaliteit moet schoon hemelwater bij voorkeur worden afgekoppeld en direct worden geloosd op oppervlaktewater. Dit vermindert de vuiluitworp uit het gemengde rioolstelsel en verlaagt de hydraulische belasting van de afvalwaterzuivering. Bij een toename van aaneengesloten verhard oppervlak van 500 m² of meer moet voor hemelwater een watervergunning worden aangevraagd bij het waterschap op grond van de Keur. Als er sprake is van toename aan verhard oppervlak, dan moet in principe 10% van deze toename worden gecompenseerd in de vorm van open water binnen het peilgebied waarin de toename van verharding plaatsvindt.

Stedelijk Waterplan

Het Waterplan Dordrecht 2009-2015 is een actualisering en uitbreiding van het 1e Waterplan. Lerend van de praktijkervaringen, rekening houdend met de nieuwe beleidskaders en inspeland op de klimaatverandering hebben de waterpartners, de gemeente Dordrecht en waterschap Hollandse Delta, een nieuwe toekomstgerichte waterambitie geformuleerd. Samengevat luidt de lange termijn ambitie (2050) als volgt:

Het eiland van Dordrecht heeft een klimaatbestendig, veilig, mooi en gezond watersysteem. Het heeft voldoende veerkracht voor het opvangen van zowel extreme neerslag als langere periodes van hitte en droogte. Bij het op orde brengen van het watersysteem en de waterkeringen is rekening gehouden met de zeespiegelstijging en hogere piek-afvoeren op de rivier. Op het hele eiland is het watersysteem schoon en ecologisch gezond. Het water draagt bij aan de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte in de stad en het landelijk gebied. De waterstructuur is een aantrekkelijke doorgaande route die stad en land met elkaar verbindt en heeft een hoge natuurwaarde. De burgers van Dordrecht leven bewust met het water, maken volop gebruik en genieten van het open water. Water en ruimte, natuur en cultuur versterken elkaar en dragen bij aan de vitaliteit en duurzaamheid van het eiland van Dordrecht.

4.11.2 Onderzoek

Water heeft in het vernieuwde Wielwijkpark meerdere functies:

- een technische functie; wateroverlast wordt tegengaan door berging van hemelwater; in het Wielwijkpark zal 1.261,53 m² water worden gedempt en 6.410,85 m² nieuw wateroppervlak worden gecreëerd;
- water wordt ingezet als heldere parkrand,
- water draagt bij aan aantrekkelijke nieuwe woonmilieus,
- water geeft identiteit aan de wijk en past bij de cultuurhistorie van de Oostkil.

Het karakter van de Oostkil is die van een zoetwatermoeras (moerasbos, riet, ruigte) en open water. Het doel is hier het ontwikkelen, herstellen en ondersteunen van het zoetwatermoeras met de daarbij behorende flora en fauna.

Voor een beschrijving van de wijze waarop met water in het plangebied wordt omgegaan, wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3. In het stedenbouwkundig kader "Parklint Wielwijk" is hieraan veel aandacht besteed.

4.11.3 Conclusie

Het Stedelijk Waterplan is tot stand gekomen in samenwerking met het waterschap Hollandse Delta. Over de aanpak van bestemmingsplannen en de doorvertaling daarin van het stedelijk waterplan is structureel overleg met deze waterbeheerder. Er zijn onder meer afspraken gemaakt over de vormgeving en inhoud van de "watertoets". Ook Rijkswaterstaat als beheerder van de hoofdvaarwegen is hierbij betrokken.

Het bestemmingsplan voldoet aan het waterbeleid en de wetten en regels op dit gebied.

HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Planmethodiek

Dit bestemmingsplan is opgezet volgens de in Dordrecht in het algemeen gebruikte methodiek, waarbij de verschillende bestemmingen met hun bouwgrenzen direct van de verbeelding afleesbaar zijn. Voor de opzet van de regels is aansluiting gezocht bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012).

5.2 Inleidende regels

In dit hoofdstuk van de regels is een aantal begrippen verklaard die gebruikt worden in de regels. Een en ander voorkomt dat 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.

5.3 Bestemmingen

In iedere bestemming is in de bestemmingsomschrijving aangegeven voor welke doeleinden de aangewezen gronden zijn bestemd. Per bestemming zijn bouwregels en eventueel afwijkingsbevoegdheden, nadere eisen en specifieke gebruiksregels opgenomen. De bestemmingen zijn alfabetisch geordend.

Groen

Deze bestemming is gelegd op twee stroken structureel groen bij de entree van het Wielwijkpark.

Groen - Park

Aan dit deel van het Wielwijkpark is de bestemming "Groen - Park" toegekend. Dit is dezelfde bestemmingsregeling als in het bestemmingsplan "Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven". Toegevoegd is de aanduiding "verkeer", bedoeld ter ontsluiting van de nieuwe woningen. Bezoekers kunnen parkeren in de hiervoor aan te leggen parkeerterrein (aanduiding 'parkeerterrein'). Beide aanduidingen kunnen overigens verschuiven. Dit geeft enige flexibiliteit bij de definitieve inrichting. De ontsluitingsweg mag echter niet breder worden dan 5 meter.

Tuin

De bestemming "Tuin" is gelegd op de onbebouwde gronden rondom de woningen. De inhoud spreekt voor zich. Op een specifiek aangeduid deel hiervan mag niet worden gebouwd. Dit is inclusief vergunningvrije bouwwerken als bedoeld in artikel 2 bijlage II Besluit omgevingsrecht. De reden hiervoor zijn dat de oevers van de watergangen vrij dienen te blijven voor onderhoud en de ecologische waarden ervan dienen te worden beschermd.

Hierbij wordt nog opgemerkt dat de Keur van het waterschap oeverzones langs hoofdwatgangen ook beschermt: deze hebben een beschermingszone van 5 meter vanuit de insteek van de watergang. Voor werkzaamheden in deze beschermingsstrook is een vergunning van het waterschap nodig.

Daarnaast is er ruimte voor twee watergangen. Dit is flexibel geregeld; de aanduidingen kunnen verschuiven.

Verkeer

De ontsluitingswegen zijn bestemd tot "Verkeer". Ook deze inhoud spreekt voor zich.

Water

Deze bestemming regelt de watergangen en de waterhuishouding. Overal zijn bruggen toegestaan, mede nodig voor de ontsluiting van de woningen. Ook steigers zijn toegestaan.

Voor het maken van beschoeiingen is een specifieke regeling getroffen. De grens tussen openbaar en privé wordt namelijk gevormd door een (hard)houten beschoeiing. De hoogte van deze beschoeiing is maximaal 0,30 m, gemeten vanaf de waterlijn.

Wonen - 1

Deze bestemming maakt de bouw van de woningen achter de percelen Reeweg Zuid 54 tot en met 68 mogelijk. Het betreft een reguliere woonbestemming, die alleen de hoofdgebouwen regelt. De woningen dienen in de gevellijn, zoals op de verbeelding aangeduid, te worden gebouwd.

De maximale bouwhoogte is op de verbeelding aangegeven. De maximale goothoogte bedraagt 7 meter.

Voor wat betreft de overige bebouwing (bijbehorende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde) is aangesloten bij de landelijke regeling van vergunningvrije bouwwerken (artikel 2 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht).

Wonen - 2

Deze bestemming maakt de zelfbouwwoningen mogelijk aan de zuidrand van het Wielwijkpark. Het bestemmingsplan schrijft een minimum en maximum aantal woningen voor.

De stedenbouwkundige principes, zoals beschreven in hoofdstuk 2.3 van deze toelichting, zijn zoveel als mogelijk vertaald in de regels van dit bestemmingsplan. De watergangen en de bebouwingvrije zones eromheen zijn flexibel geregeld. Dit geeft ruimte bij de definitieve inrichting en verkaveling.

Waarde - Archeologie - 3 (dubbelbestemming)

Vanwege de eerder in deze toelichting beschreven mogelijke archeologische waarden in het plangebied is een regeling opgenomen voor de bescherming van deze waarden bij het bouwen en het uitvoeren van werken en werkzaamheden.

Voor gronden met deze dubbelbestemmingen bestaat in principe de verplichting tot het doen van archeologisch vooronderzoek en de zorg voor archeologische waarden.

Het oprichten van bouwwerken is alleen mogelijk als uit onderzoek blijkt dat geen beschermenswaardige archeologische waarden aanwezig zijn of deze in voldoende mate zijn zeker gesteld. Deze regeling is niet voor nieuwe bouwwerken op gronden met de bestemming Waarde - Archeologie - 3:

- die niet dieper liggen dan 100 cm beneden maaiveld;
- waarvan de fundering niet dieper ligt dan 100 cm beneden maaiveld;
- waarvoor het palenplan onder de maximaal 5% (inclusief grondverdringing) van het te bebouwen oppervlak blijft.

Voor het uitvoeren van verschillende grondwerkzaamheden, zoals het leggen van nieuwe kabels en leidingen, vernieuwen van riolen of verlagen van het waterpeil is een vergunningstelsel (omgevingsvergunning voor het aanleggen van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden) opgenomen. Pas met vergunning kunnen deze werken en werkzaamheden worden uitgevoerd. Deze vergunning is niet vereist voor onder meer het uitvoeren van:

- normale onderhoudswerkzaamheden;
- grondwerkzaamheden tot een diepte van 100 cm (dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 3);
- grondwerkzaamheden tot een oppervlakte van 50 m²;
- archeologisch onderzoek door een gekwalificeerd archeoloog.

5.4 Algemene regels

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

- Antidubbelregel;

Het artikel "Antidubbelregel" beoogt te voorkomen 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 dit artikel is verplicht voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

- Algemene bouwregels;

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels opgenomen, zoals extra bouw mogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen, bijvoorbeeld kozijnen. Hier is ook een regeling voor het parkeren opgenomen.

- Algemene gebruiksregels;

Deze gebruiksregels geven aan wat in het plan in ieder geval onder verboden gebruik wordt verstaan. Aandacht wordt gevraagd voor de algemene gebruiksregels waarin onder meer een regeling voor de beroepsuitoefening aan huis (inclusief de vrije beroepen) is opgenomen. Doel van deze regeling is de bescherming van de woon- en leefsituatie ter plaatse. Binnen deze regeling is ook de vestiging van bed en breakfast mogelijk.

- Algemene aanduidingsregels;

De geluizone vanwege het bedrijventerrein Dordtse Kil beslaat een klein deel van het plangebied. Dit is op de verbeelding met de aanduiding 'geluidzone - industrie' aangegeven. In het akoestisch onderzoek is hier aandacht aan geschonken.

- Algemene afwijkingsregels;

In dit artikel is in aanvulling op de afwijkingsbevoegdheden uit de bestemmingsregelingen nog een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen voor onder meer bouwwerken van openbaar nut, de plaats en richting van bouwgrenzen en het plaatsen van uitingen van beeldende kunst.

5.5 Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het ter inzage leggen van het ontwerp van het plan, maar dat strijdig is met het nieuwe bestemmingsplan. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden gehandhaafd, voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan opgenomen. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.12) dient de gemeenteraad een exploitatieplan vast te stellen voor de gronden waar een aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het Besluit ruimtelijke ordening staat wat wordt verstaan onder een aangewezen bouwplan. Daarvan is in dit bestemmingsplan sprake.

Een exploitatieplan is niet nodig als de kosten van het bestemmingsplan anderszins verzekerd zijn. Dit kan met een overeenkomst of via de gronduitgifte.

De gronden in het park zullen worden uitgegeven.

Voor de gronden achter Reeweg Zuid 54 t/m 68 heeft de gemeente een overeenkomst gesloten met de initiatiefnemer.

Het opstellen van een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro is om deze reden achterwege gelaten.

HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak

Het bestemmingsplan is onderwerp geweest van inspraak.
De rapportage hiervan is opgenomen in *bijlage 6* bij deze toelichting.

7.2 Overleg

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

1. Provincie Zuid-Holland (digitaal formulier);
2. Rijkswaterstaat;
3. Waterschap Hollandse Delta;
4. Veiligheidsregio;
5. Prorail Regio Randstad-Zuid;
6. Nederlandse Gasunie;
7. KPN;
8. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie/energie;
9. Tennet TSO B.V.;
10. Federatie Ondernemersverenigingen Drechtsteden;
11. Evides;
12. Stedin;
13. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
14. Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed en Defensie.

De rapportage van dit overleg is opgenomen in *bijlage 6* bij deze toelichting.