

Toelichting

HOOFDSTUK 1 Inleiding

In de monitor Maatschappelijke zorg Zuid-Holland Zuid 2008 wordt een aantal aanbevelingen gedaan om de maatschappelijke zorg voor de sociaal kwetsbare groepen binnen de maatschappelijke opvang, waaronder verslavingszorg te versterken. Om de opvang, zorg en begeleiding van deze groepen adequaat te organiseren is een goede samenwerking nodig met alle partners, die in de hulpverlening van de maatschappelijke opvang werkzaam zijn. Er moet een sluitende keten van zorg, opvang en wonen in de regio Dordrecht komen. De ontwikkeling van een hostel in Dordrecht vormt in deze keten een belangrijke schakel. Het hostel moet voor langdurig drugsverslaafden die al lange tijd op straat geleefd hebben en die niet in de reguliere voorzieningen kunnen worden opgevangen een eerste stap naar een combinatie van zorg, begeleiding en wonen gaan vormen. Het hostel moet een laagdrempelige, maar ook relatief grootschalige zorgvoorziening voor 24 personen met een 24-uurs begeleiding worden.

In dit kader is er een plan ontwikkeld dat voorziet in het oprichten van een hostel aan de Amnesty internationalweg te Dordrecht. Een hostel waar mensen dag- en nacht verblijven is een geluidgevoelige maatschappelijke functie. Het ter plaatse geldende bestemmingsplan "Kombipark" laat geen geluidgevoelige functies ter plaatse toe. Het plan voor het hostel is derhalve in strijd met het vigerende bestemmingsplan. De vestiging van een hostel aan de Amnesty Internationalweg wordt beleidsmatig gewenst geacht. Om medewerking aan dit plan te kunnen verlenen dient een bestemmingsplanherziening te worden gemaakt.

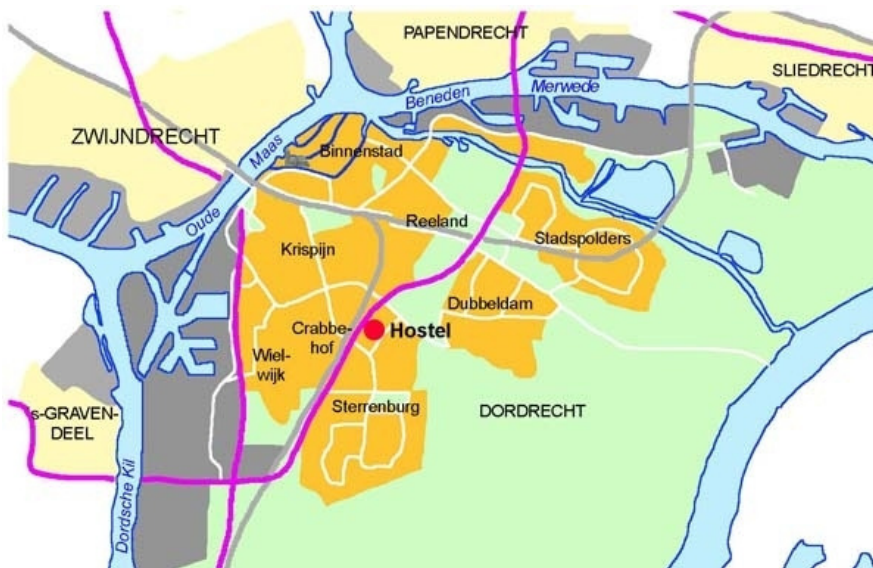
HOOFDSTUK 2 Plangebied

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied ligt aan de zuidzijde van het gebied Gezondheidspark aan de Amnesty Internationalweg en wordt momenteel gebruikt als parkeerterrein. Aan de oostzijde grenst het perceel aan een opleidingsinstituut. Ten westen van het perceel is een sportcentrum gevestigd.

Het plangebied wordt begrensd door:

- de Amnesty Internationalweg in het noorden;
- de perceelsgrens van het perceel Karel Lotsyweg 145 in het oosten;
- de sloot aan de noordzijde van de Oudendijk in het zuiden;
- de perceelsgrens van het perceel Amnesty Internationalweg 25 in het westen.



Ligging plangebied binnen de gemeente

HOOFDSTUK 3 Huidig juridisch planologisch kader

Ter plaatse is het bestemmingsplan "Kombipark", vastgesteld op 3 februari 1998 en goedgekeurd op 12 mei 1998 van kracht. Het plangebied valt hierin onder de bestemming "gemengde doeleinden". Binnen de bestemming "gemengde doeleinden" is een bouwhoogte van 12 m toegestaan en geldt een bebouwingspercentage van 60 .

Het bestemmingsplan gaat uit van de realisering van (grote) kwalitatief hoogwaardige publiekstrekkenende functies, met name vanwege de centrale ligging van het plangebied binnen de bebouwde kom en de goede bereikbaarheid. Dit is ook in de beschrijving in hoofdlijnen (art. 4 van de bp-voorschriften) vastgelegd.

In artikel 5 (Gemengde doeleinden) van de voorschriften is bepaald dat binnen deze bestemming onder meer zijn toegestaan:

- sportieve- en recreatieve dienstverlening;
- zakelijke dienstverlening;
- maatschappelijke doeleinden;
- horeca;
- beurzen en tentoonstellingsgebouwen;
- een manifestatieterrein;
- verkeersdoeleinden;
- groenvoorzieningen.

De eerste drie functies zijn uitsluitend toegestaan voor zover die een publieksaantrekkelijk karakter hebben. Geluidgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder zijn niet toegestaan.

Een hostel is een geluidgevoelige maatschappelijke functie. Een hostel is geen publieksaantrekkelijke functie, maar via vrijstelling o.g.v. art. 5, lid 4 van de voorschriften kunnen niet-publiekstrekkenende voorzieningen worden toegestaan. Het bestemmingsplan kent geen mogelijkheden om vrijstelling te verlenen voor de vestiging van geluidgevoelige functies.

Het vigerende bestemmingsplan Kombipark laat de vestiging van maatschappelijke functies, waaronder medische voorzieningen, al toe. De functies die in het hostel worden ondergebracht zouden derhalve in de vorm van een dagbehandelingsvoorziening op basis van het vigerende bestemmingsplan kunnen worden gerealiseerd. Wat echter in het vigerende bestemmingsplan niet is toegestaan, is de vestiging van geluidgevoelige functies en het feit dat in een hostel mensen overnachten maakt het hostel tot een geluidgevoelige functie.



Fragment plankaart bestemmingsplan Kombipark

HOOFDSTUK 4 Programma van eisen/bouwplan

Programma van Eisen/bouwplan

Het programma van eisen voorziet in het realiseren van een woonzorgvoorziening met een omvang van 24 plaatsen. Deze plaatsen moeten worden ingedeeld in 4 units van 6 of 3 units van 8 personen. Binnen de woonzorgvoorziening zijn 24 uur per dag, 7 dagen in de week 2 woonbegeleiders aanwezig, welke ook wakende nachtdiensten vervullen. Uit jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak valt af te leiden, dat wanneer de voorziening niet gericht is op het huisvesten van bewoners die een onderlinge band hebben, welke verder gaat dan de wens of noodzaak om gezamenlijk de betreffende huisvesting te benutten en waarbij zorg een belangrijke rol speelt, deze voorziening binnen een maatschappelijke bestemming thuishoort.

Ruimtelijk stedenbouwkundig

De stedenbouwkundige opzet van het plangebied is gelijk aan die van het bestemmingsplan Kombipark. Wegen, groen en water zijn aangelegd en de bebouwing in het zuidelijk deel van het bestemmingsplan Kombipark is grotendeels gerealiseerd. De gronden waarop het plangebied betrekking heeft zijn echter nog onbebouwd en worden –in afwachting van een ontwikkeling- gebruikt als parkeervoorziening.

HOOFDSTUK 5 Ruimtelijke en functionele inpassing

Voor de ruimtelijke inpassing is aansluiting gezocht bij de bestaande rooilijnen in de omgeving. Het bouwblok overschrijdt de voor- en achtergevelrooilijn van de bebouwing op de naastgelegen percelen niet.

De bouwhoogte is aangepast op een bebouwing in twee lagen, waarmee ook in het kader van de hogere grenswaardeprocedure op basis van de Wet geluidhinder rekening is gehouden en bedraagt maximaal 8 m.

Het bouwvlak heeft een H-vorm. Hierdoor kan de realisering van een geluidsluwe buitenruimte worden gewaarborgd. In de benodigde parkeerbehoefte kan op eigen terrein worden voorzien.

Ten aanzien van de functionele inpassing dient te worden geconstateerd dat de Amnesty Internationalweg en aanliggende percelen deel uitmaken, c.q. grenzen aan het Gezondheidspark; een gebied waar overwegend voorzieningen in de sfeer van de gezondheidszorg en sport gerealiseerd worden. De keuze voor de ontwikkeling van het Gezondheidspark is uitgebreid onderbouwd in de structuurschets Knooppunt Dordwijk, deel B. Gezondheidspark uit juli 2002. In deze structuurschets wordt onder meer gesteld dat het Gezondheidspark bestaat uit de Sportboulevard, het bestaande Albert Schweitzerziekenhuis en de uitbreiding daarvan en aanvullende voorzieningen, zoals horeca en winkels. Het gehele gebied is als één ruimtelijke eenheid met een duidelijke identiteit ontworpen, waarin de verschillende functies zelf hun eigen plaats krijgen, maar ook profiteren van de uitstraling van het geheel. Tussen het bestaande ziekenhuis en de sportcomplexen bij de N3 verschuift het accent binnen de zones van oost naar west van curatieve zorg naar preventie en verzorging. Er ontstaat een "healing environment" waar verschillende aspecten van de gezondheidszorg samenkomen.

Het hostel dient te worden aangemerkt als een regionale voorziening in het kader van de gezondheidszorg. Het bieden van verzorging en medische begeleiding aan de doelgroep van het hostel -chronisch verslaafden en daklozen met meervoudig medische (fysieke en psychische) en sociale problemen- past qua functie binnen het Gezondheidspark, c.q. sluit daar qua functie op aan.

Omdat het hostel als gezondheidszorgvoorziening in het Gezondheidspark vanuit beleidsmatig oogpunt gewenst wordt geacht en op het beschikbare terrein aan de Amnesty Internationalweg ruimtelijk en functioneel is in te passen, wordt de beperking uit het vigerende bestemmingsplan dat geen geluidgevoelige functies op onder meer de locatie aan de Amnesty Internationalweg mogen worden gerealiseerd, via een bestemmingsplanherziening opgeheven.

HOOFDSTUK 6 Beschrijving van het plan

6.1 Planmethodiek

Voor het onderhavige gebied is gekozen voor een gedetailleerd bestemmingsplan, omdat met het oog op het beheer van het plangebied deze planvorm een grote mate van rechtszekerheid en duidelijkheid biedt.

De verschillende bestemmingen zijn met hun bouwgrenzen direct van de verbeelding afleesbaar. Er wordt zoveel mogelijk rekening worden gehouden met aanpassingen, uitbreidingen en modernisering van de bebouwing door dit in het plan, via een bouwvlak dat daartoe mogelijkheden biedt, op te nemen.

6.2 Toelichting op de regels

Algemeen

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

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

Hoofdstuk 1 inleidende regels

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

Hoofdstuk 2 bestemmingsregels

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

Hoofdstuk 3 algemene regels

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

- * Antidubbeltelbepaling;
Het artikel "Antidubbeltelbepaling" bevat bepalingen om te voorkomen dat met het bestemmingsplan strijdige situaties ontstaan of worden vergroot.
- * Algemene bouwregels;
In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels geregeld die voor alle bestemmingen kunnen gelden. Bijvoorbeeld extra bouwmogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen zoals balkons, galerijen en kelders.
- * Algemene gebruiksregels;
Deze gebruiksregels geven aan wat in het plan in ieder geval onder verboden gebruik wordt verstaan.
- * Algemene ontheffingsregels;
In dit artikel is in aanvulling op de ontheffingsregels uit de bestemmingen nog een aantal algemene ontheffingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.
- * Algemene wijzigingsregels;
In dit artikel is in aanvulling op de wijzigingsbevoegdheden uit de bestemmingen nog een aantal algemene vrijstellingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken die niet met een ontheffing geregeld kunnen worden.

- * Procedureregels;
Dit artikel regelt de procedure die burgemeester en wethouders dienen te volgen indien toepassing wordt gegeven aan een in dit plan opgenomen ontheffingen.

Hoofdstuk 4 overgangs- en slotregels

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

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

Bestemmingsregels

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

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

Het bestemmingsplan "1e herziening bestemmingsplan Kombipark" bestaat uit een plankaart (verbeelding), regels en deze toelichting en voorziet in het geven van de bestemming "Maatschappelijk" aan de gronden binnen het plangebied. De 1^e herziening wijkt hierin niet af van het bestemmingsplan Kombipark, maar detailleert de bestemming nader tot het beoogde gebruik. Afwijkend van het bestemmingsplan Kombipark is dat er geluidgevoelige functies binnen het plangebied worden toegestaan en dat de gronden niet gebruikt behoeven te worden voor een functie met een verkeersaantrekkend karakter.

Op de plankaart is een bouwvlak aangegeven waarbinnen de toekomstige bebouwing kan worden opgericht. Dit bouwvlak sluit aan bij de ligging van de voor- en achtergevel-rooilijnen van de gerealiseerde bebouwing op de aangrenzende percelen aan de Amnesty Internationalweg. De bouwhoogte wordt bepaald op 12 m, waarvan nog 10% ontheffing kan worden verleend. Deze hoogte- regeling is identiek aan die uit het huidige bestemmingsplan Kombipark. In het bestemmingsplan is, in tegenstelling tot het bestemmingsplan Kombipark, geen bebouwingspercentage meer opgenomen, omdat de omvang van het bouwvlak overeen met een bebouwingspercentage van 60 van het totale plangebied. De omvang van het bouwvlak is derhalve een vertaling van het bebouwingspercentage zoals dat in het huidige bestemmingsplan Kombipark is opgenomen.

In de planregels is een regeling opgenomen die vergelijkbaar is met die van de bestemming Maatschappelijk in andere recente bestemmingsplannen, met dien verstande dat de planregels zijn toegespitst op het beoogde gebruik als hostel.

Aangezien per 1 juli 2008 de Wet ruimtelijke ordening in werking is getreden, is de 1^e herziening opgesteld met inachtneming van de nieuwe standaarden.

Archeologie

Voor het plangebied is een archeologisch onderzoek verricht, dat als bijlage bij de toelichting is gevoegd. Uit dit onderzoek blijkt dat binnen het plangebied geen archeologisch waarden op een diepte van minder dan 2 m te verwachten zijn. In de planregels is opgenomen dat voor grondwerkzaamheden tot een diepte van 2 m geen vergunning vereist is. Voor grondwerkzaamheden dieper dan 2 m is een aanlegvergunning vereist. Uitzondering op deze regel vormt het uitvoeren van:

- normale onderhoudswerkzaamheden;
- grondwerkzaamheden tot een oppervlakte van 50 m² ;
- archeologisch onderzoek door een gekwalificeerd archeoloog;

Overig

Bij iedere bestemming zijn voorts ondermeer inrichtingsregels, bouwregels, mogelijkheden van ontheffingen opgenomen.

De bouwregels en mogelijkheden van onthefing voor de verschillende bestemmingen bevatten elementen die specifiek zijn gericht op het onderhavige gebied en een direct gevolg van het eerdergenoemde uitgangspunten voor dit bestemmingsplan.

Naast de hiervoor per bestemming geregelde ontheffingsbepalingen is ook de gebruikelijke algemene ontheffingsbepaling (voor bouwwerken van openbaar nut, verschuiven verschillende grenzen, plaatsen van uitingen van beeldende kunst) opgenomen.

Vermelding verdient voorts de in de verbeelding en in de regels opgenomen voorgevelrooilijn. Erfafscheidingen mogen voor de in de verbeelding aangegeven voorgevelrooilijn een hoogte hebben van 1 m. Achter deze voorgevelrooilijn of als een voorgevelrooilijn ontbreekt, zijn erfafscheidingen toegestaan tot een hoogte van 2 m. De voorgevelrooilijn speelt voorts een rol bij het wel of niet vergunningvrij kunnen bouwen (zie artikel 43 Woningwet).

De overige regels in het plan, zoals algemene ontheffingsregels, gebruiksregels, overgangsregels, spreken over het algemeen voor zich.

HOOFDSTUK 7 Milieu

7.1 Geluid

In opdracht van de gemeente Dordrecht is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting die het te realiseren hostel in de toekomst (2020) zal ondervinden ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de Rondweg (N3), Karel Lotsyweg/Kapteynweg en Amnesty Internationalweg alsmede het railverkeerslawaai van de spoorweg Lage Zwaluwe - Dordrecht.

Voor de Karel Lotsyweg/Kapteynweg en Amnesty Internationalweg zijn de geluidsbelastingen in beeld gebracht voor twee varianten. Deze varianten betreffen het al dan niet ontsluiten van de parkeer-garage in de middenzone via de Amnesty Internationalweg. Het akoestisch onderzoek is als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Wegverkeerslawaai

Uit het onderzoek volgt dat de geluidsbelasting ten gevolge van zowel het verkeer op de Rondweg (N3) als de Amnesty Internationalweg de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. De ten hoogste toelaatbare waarde wordt echter niet overschreden. De geluidsbelasting ten gevolge van de Karel Lotsyweg/Kapteynweg overschrijdt de voorkeursgrenswaarde niet.

Rondweg

Voor de Rondweg (N3) is onderzocht op welke wijze de geluidsbelasting kan worden gereduceerd door aanvullende bronmaatregelen (extra geluidsarm asfalt) of overdrachtsmaatregelen (geluidsscherm).

Door het aanbrengen van Twinlay-M (2-laags ZOAB) op een groter deel van de Rondweg (N3) kan de geluidsbelasting met maximaal 2,7 dB worden gereduceerd. Deze maatregel is echter ontoereikend om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde en brengt tevens aanzienlijke kosten met zich mee. Om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde kan langs de Rondweg(N3) een geluidsscherm worden gerealiseerd met een hoogte van 3 meter en een lengte van ca. 425 meter. Ook deze maatregel brengt aanzienlijke kosten met zich mee.

Zowel het aanbrengen van extra geluidsarm asfalt als het realiseren van een geluidsscherm zal stuiten op overwegende bezwaren van financiële aard. In verband hiermee kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld. Deze hogere waarde bedraagt 53 dB.

Amnesty Internationalweg

Voor de Amnesty Internationalweg is onderzocht op welke wijze de geluidsbelasting kan worden gereduceerd door aanvullende bronmaatregelen (verlagen maximumsnelheid of aanbrengen geluidsarm asfalt). Overdrachtsmaatregelen (geluidsscherm) zijn niet onderzocht, omdat deze zullen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en verkeerskundige (ontsluiting hostel) aard.

Uit het onderzoek volgt dat de geluidsbelasting met ca. 3 dB kan worden gereduceerd door de maximumsnelheid te verlagen van 50 naar 30 km/uur. Het aanbrengen van een dunne deklaag B (fijn) asfalt levert een geluidsreductie op van ca. 4 dB. Verder blijkt een combinatie van beide maatregelen niet effectief, omdat eveneens een reductie oplevert van ca. 4 dB. Maatregelen aan de geplande bebouwing zelf zijn slechts effectief indien de maximum snelheid beperkt wordt tot 40 km/u en dan nog dient de noordelijke gevel als dove gevel (gevel waarin zich geen te openen delen bevinden) te worden uitgevoerd.

De Amnesty Internationalweg is bij besluit van 11 oktober 2000 aangewezen als verblijfsgebied, waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt. Dit besluit is nog niet geëffectueerd, in die zin dat er nog geen bij dit besluit behorende verkeersborden en wegdekmarkering is aangebracht. Dit zal echter alsnog plaatsvinden. Bij een maximum snelheid van 30 km/u wordt een geluidsbelasting op de gevels van de geplande bebouwing bereikt die onder de maximale ontheffingswaarde ligt. Het

vaststellen van een hogere grenswaarde als gevolg van de Amnesty Internationalweg is echter niet nodig, omdat wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt niet zoneringsplichtig zijn.

Railverkeerslawaai

Uit het onderzoek volgt dat de geluidsbelasting (2006 + 1,5 dB) ten gevolge van de spoorweg Lage Zwaluwe - Dordrecht de voorkeursgrenswaarde van 55 dB overschrijdt. De ten hoogste toelaatbare waarde van 68 dB wordt niet overschreden.

Door het aanbrengen van raildempers over een lengte van ca. 2.100 meter kan de geluidsbelasting met maximaal 3 dB worden gereduceerd. Deze maatregel is echter onvoldoende om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde en brengt tevens aanzienlijke kosten met zich mee.

Om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde kan langs de spoorweg een geluidsscherm worden gerealiseerd met een hoogte van 2 meter en een lengte van ca. 490 meter. Ook deze maatregel brengt aanzienlijke kosten met zich mee.

Zowel het aanbrengen van raildempers als het realiseren van een geluidsscherm zal stuiten op overwegende bezwaren van financiële aard. In verband hiermee kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld. Deze hogere waarde bedraagt 62 dB.

Toets geluidbeleid gemeente Dordrecht

Uit het onderzoek volgt dat de gecumuleerde geluidsbelasting, ten gevolge van weg- en railverkeerslawaai, ter plaatse van alle zijden van het bouwvlak de voorkeursgrenswaarde voor weg- en railverkeerslawaai van 48 dB (LCUM,VL) en 55 dB (LCUM,RL) overschrijdt. Ook in de situatie met een verlaging van de maximumsnelheid of het aanbrengen van geluidsarm asfalt op de Amnesty Internationalweg is hiervan nog sprake.

De mogelijkheid voor het creëren van een geluidsluwe gevel moet dan ook worden gezocht in de vormgeving van het gebouw. Hierbij kan worden gedacht aan het realiseren van een gebouw in een gedraaide L-vorm of een H-vorm. In deze situatie voldoet de gecumuleerde geluidsbelasting op de begane grondlaag en 1e verdieping aan de voorkeursgrenswaarde voor zowel weg- als railverkeerslawaai. Het bouwvlak is zodanig vormgegeven dat een H-vormig gebouw zal worden gerealiseerd.

Het beleid van de gemeente Dordrecht schrijft voor dat de buitenruimte in beginsel niet is gelegen aan de hoogst belaste zijde. De buitenruimte dient derhalve aan de zuidzijde (binnenzijde H-vorm) te worden gesitueerd om te voldoen aan het gemeentelijk beleid.

Binnenwaarden

In verband met de vaststelling van hogere grenswaarden dienen mogelijk geluidwerende voorzieningen (geluidsisolatie) te worden aangebracht, aan de gevels van het hostel om een geluidsniveau van 28 dB in de behandelkamer en 33 dB in de overige verblijfsruimten ten gevolge van wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai te garanderen. Voor de bepaling van de geluidwerende voorzieningen dient te worden uitgegaan van de totale geluidsbelasting ten gevolge van respectievelijk alle wegen en spoorwegen samen (bijlage 2.4 of bijlage 3.3 en bijlage 4).

Bij de bepaling van de geluidsbelasting binnen de geluidsgevoelige ruimten dient te worden uitgegaan van de geluidsbelasting ten gevolge van alle wegen of spoorwegen samen. Ook voor het spoorweglawaai dient de toetsing plaats te vinden met het referentiespectrum voor wegverkeerslawaai omdat 30% van de intensiteit op de spoorweg Lage Zwaluwe - Dordrecht bestaat uit goederentreinen.

Vaststelling hogere grenswaarden

Bij besluit van 18 januari 2011 heeft het college van burgemeester en wethouders hogere grenswaarden ten behoeve van het bestemmingsplan "1e herziening bestemmingsplan Kombipark, locatie Hostel" vastgesteld tot 53 dB als gevolg van het wegverkeerslawaai op de Rondweg en tot 62 dB als gevolg van het spoorweglawaai op de spoorlijn Dordrecht-Lage Zwaluwe.

7.2 Luchtkwaliteit

Aanleiding

In het kader van een bestemmingsplanprocedure is het wettelijk verplicht de luchtkwaliteit als gevolg van het plan in beeld te brengen. De Milieudienst Zuid- Holland Zuid heeft de luchtkwaliteit getoetst. De resultaten van deze toetsing zijn hieronder weergegeven.

In het onderstaande wordt nader ingegaan op de volgende onderwerpen:

- Vigerende wet- en regelgeving
- Effecten van de realisatie van de Hostel op de luchtkwaliteit
- Conclusies en aanbevelingen

Vigerende Wet- en regelgeving

De 'Wet luchtkwaliteit'

In de Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (Stb. 414, 2007, hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm) is de Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht opgenomen. Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) komen te vervallen. De wet is op 15 november 2007 in werking getreden. Omdat titel 5.2 over luchtkwaliteit gaat, staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'.

Derogatie en tijdelijke grenswaarden NO2 en PM10

Op 7 april 2009 heeft Nederland van de Commissie van de Europese Gemeenschappen derogatie verkregen voor het voldoen aan de normen voor NO2 en PM10. De Commissie heeft Nederland voor PM10 derogatie verleend tot 11 juni 2011 en voor NO2. Dit betekent dat in Nederland uiterlijk vanaf die data aan de grenswaarden voor NO2 en PM10 voldaan moet worden. Voor de etmaalgemiddelde PM10 concentraties geldt tot en met de inwerkingtreding van de Europese grenswaarden per 11 juni 2011, een tijdelijke grenswaarde van 75 µg/m3, welke maximaal 35 keer overtreden mag worden. Voor de jaargemiddelde PM10 concentraties geldt voor de zone midden en de agglomeraties Amsterdam/Haarlem, Rotterdam/Dordrecht en Utrecht tot 11 juni 2011 een tijdelijke grenswaarde van 48 µg/m3. Op de rest van Nederland is geen tijdelijke grenswaarde voor de jaargemiddelde PM10 concentraties van toepassing.

Voor de concentraties NO2 gelden – met uitzondering van de agglomeratie Heerlen/Kerkrade – tot 1 januari 2015 de volgende tijdelijke grenswaarden:

- NO2: 60 µg/m3 als grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie;
- NO2: 300 µg/m3 als grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie; deze mag

maxim

De genoemde tijdelijke grenswaarden zijn per 1 augustus 2009 van kracht.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Een belangrijk element in de Wet milieubeheer is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen dit programma werken het Rijk, de Provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. Per 1 augustus 2009 is het NSL officieel in werking getreden. Het doel van het NSL is dat in Nederland vanaf 2011 aan de normen voor PM10 en vanaf 2015 aan de normen voor NO2 voldaan wordt. In het kader van het NSL is een nieuw begrip geïntroduceerd, namelijk het begrip "niet in betekenende mate". In de volgende paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

Op basis van de Wet milieubeheer en het NSL kan gesteld worden dat een project/plan doorgang kan vinden wanneer:

- het project of plan "niet in betekenende mate" bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden;
- er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo
- er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project
- het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet

sprake
optred
strijdig

Niet in betekenende Mate Bijdragen

Op basis van de Wet luchtkwaliteit zijn plannen die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, vrijgesteld van toetsing (Wm; art. 5.16, lid 1 sub c). Dit betekent dus dat ook in overschrijdingssituaties plannen toch gerealiseerd kunnen worden indien de bijdrage

van het plan 'niet in betekende mate' is. In het kader van het NSL is het begrip 'niet in betekende mate' gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. Dit betekent dat voor zowel NO₂ als PM₁₀ planbijdragen zijn toegestaan van maximaal 1,2 µg/m³ in situaties waarin de jaargemiddelde concentraties de grenswaarde overschrijden.

In de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen' (Stcrt. 218, 2007) is een lijst met categorieën van inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties opgenomen, die als 'niet in betekende mate' projecten worden beschouwd. Als een plan binnen de benoemde projectomvang valt, is het vrijgesteld van toetsing. Er is ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit dan geen verdere belemmering voor de realisatie van het project.

Als een plan niet binnen een benoemde projectomvang valt, kan het alsnog als 'niet in betekende mate' opgevoerd worden. Er moet dan aannemelijk gemaakt worden dat de bijdrage van het plan kleiner is dan 1,2 µg/m³. Bij een lichte verslechtering is compensatie met een maatregel mogelijk via de saldobenadering (Wm; art. 5.16, lid 1 sub b2). De eisen die aan de saldering worden gesteld, zijn beschreven in de Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007 (Stcrt. 218, 2007). Om versnippering van 'in betekende mate' projecten in meerdere 'niet in betekende mate'-projecten te voorkomen, is een anti-cumulatieartikel opgenomen.

Plannen die wel in betekende mate bijdragen, moeten individueel getoetst worden aan de 'Wet luchtkwaliteit'. Sinds de inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) kan er op programmaniveau getoetst worden. Projecten die wel 'in betekende mate' (IBM) bijdragen, zijn vaak al opgenomen in het NSL (als IBM-project). Het NSL is erop gericht om overall in Nederland aan Europese grenswaarden te voldoen door middel van een pakket aan maatregelen waarin zowel (generieke) Rijksmaatregelen als locatiespecifieke maatregelen van gemeenten en provincies zijn opgenomen. Met deze maatregelen worden alle negatieve effecten van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen (IBM-projecten) gecompenseerd binnen de gestelde termijn.

Beoordeling effecten op luchtkwaliteit als gevolg van de hostel

Niet in betekende mate

Een hostel is niet specifiek benoemd als een inrichting welke 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Desondanks kan wel aannemelijk gemaakt worden dat de bijdrage van het hostel 'niet in betekende mate' is.

- Het hostel kan beschouwd worden als meerdere woningen:
Het hostel is bedoeld om verslaafden die niet meer behandelbaar en dakloos zijn op te vange
zelfstandige woningen; er is bijvoorbeeld een gezamenlijke keuken. Vanwege de
functie en het gebruik van de hostel is het aannemelijk om het hostel te vergelijken met
ongeveer 20 woningen. In de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen' (Stcrt. 218) is
aangegeven dat een project van minder dan 1500 nieuwe woningen aan één
ontsluitingsweg aangemerkt wordt als 'niet in betekende mate'. Aangezien in het hostel
ongeveer 20 mensen 'woonachtig' zullen zijn, ligt het hostel ruimschoots onder de
norm van 1500 woningen. Om deze reden kan het hostel dan ook aangemerkt worden als
een project dat 'niet in betekende mate bijdraagt' aan de verslechtering van de
luchtkwaliteit.
 - De hostel wordt niet als een inrichting in het kader van de Wet milieubeheer beschouwd:
Net als ieder huishouden stoot de hostel als gevolg van brandstofverbruik voor verwarming NO_x,
 - Het hostel heeft geen grote een verkeersaantrekkende werking:
Het hostel is bedoeld voor de opvang van ongeveer 20 personen. De gemeente
Dordrecht heeft aangegeven dat de verkeersproductie en -attractie van het
hostel minimaal is. Bij het hostel worden maximaal 15 parkeerplaatsen gerealiseerd.
Per etmaal wordt verwacht dat in totaal 60 personenauto's van en naar het hostel
gaan.
- In de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen' (Stcrt. 218) is aangegeven dat een projec
hoger dan die van het hostel. Omdat de verkeersaantrekkende werking van het
hostel veel lager is dan de verkeersaantrekkende werking van 1500 woningen, kan het hostel beschr

Op de aanrijroutes van- en naar het hostel zijn geen overschrijdingen van grenswaarden

Met behulp van de saneringstool versie 3.1 is nagegaan of er op omliggende wegen grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ worden overschreden. De concentraties zijn voor het jaar 2011 inzichtelijk gemaakt, omdat het hostel naar verwachting eind 2010/ begin 2011 gerealiseerd zal worden. Het hostel wordt rechtstreeks ontsloten via de Amnesty Internationalweg. Via de Amnesty internationalweg rijdt het verkeer over de Kapteynweg en Karel Lotsweg. In tabel 1 zijn de concentraties, volgens de saneringstool, weergegeven.

Tabel 1: Concentraties NO2 en PM10 in 2011

Straatnaam	Achtergrond-concentratie NO2 (µg/m ³)	Jaargem. concentratie NO2 (µg/m ³)	Achtergrond-concentratie PM10 (µg/m ³)	Jaargem. concentratie PM10 (µg/m ³)
Amnesty International weg	22,5	Niet opgenomen in saneringstool	24,2	Niet opgenomen in saneringstool
Kapteynweg	23,1	26	24,3	24,9
Karel Lotsweg	22,5	26,4	24,2	25

Uit tabel 1 blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO2 en PM10 ruimschoots beneden de wettelijke grenswaarde van 40 µg/m³ voor PM10 en de tijdelijke grenswaarde van 60 µg/m³ voor NO2 liggen. Ook zijn de concentraties voor PM10 zodanig laag dat ook aan de normering voor 24-uurswaarde wordt voldaan.

Gezien de gering verkeersproductie en -attractie van het hostel en de lage jaargemiddelde concentraties NO2 en PM10, mag geconcludeerd worden dat naar verwachting de jaargemiddelde grenswaarden niet worden overschreden als gevolg van de realisatie van het hostel.

Grenswaarden en richtwaarden voor overige stoffen geven naar verwachting geen problemen

In de de Wet milieubeheer zijn er naast NO2 en PM10 ook andere stoffen opgenomen die getoetst moeten worden, namelijk: benzeen (C6H6), zwaveldioxide (SO2), koolmonoxide (CO), benzo(a)pyreen (BaP,) lood (Pb), arseen (As), cadmium (Cd), nikkel (Ni), stikstofoxiden (NOx), ozon (O3) en PM2,5. Deze stoffen vormen geen probleem in Nederland meestal geen probleem. Onderstaand wordt op enkele stoffen een nadere toelichting gegeven.

- Lood (Pb), arseen (As), cadmium (Cd), nikkel (Ni):
 Voor de zware metalen (lood, arseen, cadmium en nikkel) en ozon vinden in Nederland langs wegen geen overschrijdingen plaats van de richt- of grenswaarden. Om deze reden worden de effecten op deze stoffen doorgaans niet onderzocht. VLW r
 Voor de stoffen arseen, cadmium en nikkel is door ECN een onderzoek uitgevoerd met het richtwaarde in 2014 en 2020 redelijkerwijs kan worden uitgesloten. voldoe
 Voor lood blijkt uit metingen van het RIVM dat de concentraties ruimschoots aan de norm
- NOx:
 Voor stikstofoxiden (NOx) is toetsing alleen relevant voor specifieke ecosystemen. De locatie
 Ozon:
 Voor de ozon vinden in Nederland langs wegen geen overschrijdingen plaats van de richt- of grensv
 ozon en daarbij stikstofdioxide (NO2) vormt. Als gevolg van de verkeersemisies op de weg neemt de concentratie ozon af (TNO, 2008).
- PM2,5:
 PM10 .en PM2,5 concentraties zijn sterk gerelateerd. Uitgaande van de huidige kennis omtre
 voldaan. De verwachting dat tussen 2011 en 2015 de fijnstofconcentraties verder zullen
 blijven dalen, maakt het halen van de grenswaarden voor PM2,5 in 2015 nog
 waarschijnlijker (bron: "Kaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland Rappc

Conclusies

Op basis van de bovengenoemde bevindingen kan het volgende geconcludeerd worden:

- Het hostel verslechtert de luchtkwaliteit ter plaatse 'niet in betekenende mate'. Het hostel is functioneel te vergelijken met ongeveer 20 woningen. De verkeersproductie en -attractie van de hostel van 60 motorvoertuigen per etmaal welke dus vele malen lager is dan de verkeersproductie en attractie van 1500 woningen. Conform de Regeling niet in betekenende mate bijdragen mag een project van 1500 woningen aan één ontsluitingsweg als 'niet in betekenende mate' worden beschouwd.
- In de nabije omgeving liggen de jaargemiddelde concentraties voor NO2 en PM10 (dit zijn de me

- De grenswaarden en richtwaarden voor overige stoffen worden naar verwachting niet Omdat de effecten van het hostel 'niet in betekenende mate' zijn, zijn er geen verdere belemmeringen voor de realisatie van het project vanuit het aspect luchtkwaliteit.

7.3 Bodemkwaliteit

Door Dordrecht Research BV is op 9 juni 2009 een verkennend bodemrapport opgesteld dat betrekking heeft op de gronden binnen het plangebied. Uit dit rapport blijkt dat de bodem ter plaatse van het plangebied niet verontreinigd is en dat in het grondwater een licht verhoogd gehalte aan barium is geconstateerd. Het gehalte aan barium vormt een lichte overschrijding van de streefwaarde, maar benadert geenszins het toetsingscriterium voor een nader onderzoek. Een aanvullend- of nader onderzoek behoeft derhalve niet te worden uitgevoerd en het treffende van aanvullende- en/of sanerende maatregelen is niet noodzakelijk. Vanuit een oogpunt van bodemkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor het realiseren van bebouwing binnen het plangebied. Het bodemrapport is als bijlage toegevoegd.

7.4 Externe veiligheid

Het hostel aan de Amnesty Internationalweg is een voorziening die voorziet in de huisvesting van 24 personen met een 24-uurs begeleiding. Inclusief personeel zullen ca. 30 personen in het pand verblijven. In de nabijheid van de geplande accommodatie bevindt zich de risicobron de Rondweg (N3). Deze weg is gelegen op 190 meter ten westen van het geplande hostel. Over de Rondweg en het spoor vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

Risiconormering

Vervoer van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee doordat bij ongevallen de kans bestaat dat gevaarlijke lading vrijkomt. Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor is een risiconormering vastgesteld. In het kader van het rijksproject basisnet zijn de vervoersintensiteiten op de N3 vastgesteld. Het bijlagenrapport behorende bij het basisnetweg geeft voor de N3 (tracé Baanhoekweg A16) de volgende risicocijfers weer:

- Ligging veiligheidszone 47 meter uit het hart van de weg; binnen deze zone mogen geen bouwwerken worden opgericht;
- Ligging plasbrand aandachtsgebied: 30 meter uit de rand van de rechter rijstrook;
- Maximum te verwachten hoeveelheid transport brandbare gassen 9725;
- Hoogte Groepsrisico kleiner dan 0,1 maal de orientatiewaarde.

Verder is er sprake van de volgende transportintensiteiten op het betreffende wegvak:

GF3 Ref.	GF3 max	LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF1	GF2	GT2	GT3	GT4
6483	9725	3514	3255	190	230	0	387	982	0	294	0

Het geplande hostel ligt ruim buiten de maximaal te verwachten veiligheidscontour van 47 meter en het plasbrand aandachtsgebied van 30 meter. De omvang van de accommodatie is beperkt. Naar verwachting verblijven er 30 personen permanent.

Toetsingskader externe veiligheid

Eind 2004 heeft de raad het toetsingskader externe veiligheid vastgesteld. De externe veiligheidsaspecten van het geplande hostel worden aan de hand van dit toetsingskader beschreven.

Plaatsgebonden risico

De accommodatie is aan te merken als een kwetsbare bestemming. Voor kwetsbare bestemmingen geldt dat deze niet binnen de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico mogen zijn gelegen. De 10-6 contour van de N3 is ter plaatse van de accommodatie gelegen op 47 meter uit de as van de weg. De accommodatie is gelegen op ca. 191 meter uit het hart van de van de N3. Binnen de 10-6 contouren is er geen sprake van gevoelige of beperkt gevoelige bestemmingen.

Groepsrisico

Het rapport basisnet weg versie 1.0 van oktober 2009 geeft aan dat er op het betreffende wegvak (Merwedestraat-A16) sprake is van een onderschrijding van het groepsrisico met een factor kleiner dan 0,1 maal de orientatiewaarde.

Gelet op aantal personen dat in het hostel zal verblijven, is er sprake van het beperkt toevoegen van extra personen in het betreffende kilometervak op een relatief grote afstand van de snelweg.

Realisatie van het complex zal dan ook niet leiden tot een stijging van de gevonden waarde voor het groepsrisico. Dit wordt gestaafd door risicoanalyses elders langs de N3 die laten zien dat initiatieven op meer dan 90 meter uit het hart van de N3 ongeacht de omvang niet leiden tot significante verschuivingen in de gevonden fn- curven

Zelfredzaamheid

In het hoofdrapport Basisnet weg is aangegeven dat de risico's van het wegtransport met name worden veroorzaakt door het transport van Brandbare gassen. In het rapport IPO 8 (januari 2009) is met betrekking tot een LPG incident op de weg het volgende opgenomen.

Meest geloofwaardig scenario		Worst case scenario	
De tankwagen scheurt bij dit scenario, waardoor het vloeistof verdichte gas expandeert en een overdrukscenario veroorzaakt.		De tankwagen wordt aangestraald, waardoor de tank wordt verwarmd, de integriteit van de tankwand-constructie het begeeft en een warme BLEVE ontstaat. Door de aanwezigheid van vuur / brand / hitte zal de brandbare vloeistof ontsteken en een grote vuurbal met grote hittestraling tot gevolg hebben, met uitstraling naar de omgeving. Personen binnen de stralingscontouren, worden circa 12 seconden blootgesteld	
Kans	$(10^{-9} / \text{voertuig/km})^{29}$	Kans	$(10^{-9} / \text{voertuig/km})^{29}$
Blootstellingsduur	kort	Blootstellingsduur	12 seconden
100% letaal (0,3 bar)	30 meter	100% letaal (46 kW/m ²)	90 meter
		10% letaal (34 kW/m ²)	140 meter
1% letaal (0,1 bar)	70 meter	1% letaal (19 kW/m ²)	230 meter
Glasbreuk (0,03 bar)	180 meter	1 ^e gr.brandw. (7,5 kW/m ²)	400 meter

De tabel laat zien dat voor incidenten met brandbare gassen de accommodatie zich aan de hand van het gevonden schadegebied bevindt. Tussen de 1 en 10% lethaal op het worst case scenario voor onbeschermden personen. Aandacht moet daarom uitgaan naar de bouwkundige uitvoering van het gebouw (brandwerendheid gebouw)

Beheersbaarheid

Ten opzichte van de huidige situatie treden er geen wijzigingen op het punt van beheersbaarheid op.

Advies:

- Als gevolg van de realisatie van het plan wijzigt de veiligheidssituatie rondom de N3 niet.
- Als het komt tot een wijziging van het bestemmingsplan zal ook aan de regionale brandweer
- Bij de bouwkundige uitvoering van het plan zal rekening moeten worden gehouden met het

Zuid H
maatg

Advies Veiligheidsregio

Naar aanleiding van de 1e herziening bestemmingsplan Kombipark, locatie Hostel, is op 5 februari 2010 advies uitgebracht door de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, directie Brandweer, betreffende de voorgenomen ontwikkelingen van het plangebied aan de Amnesty Internationalweg te Dordrecht. Dit advies geeft voorstellen om de veiligheidssituatie te optimaliseren en is tot stand gekomen aan de hand van het Toetsingskader Externe Veiligheid. Dit toetsingskader kent een vijftal criteria die in samenhang worden bekeken, te weten plaatsgebonden risico, groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffect.

Het plaatsgebonden risico is in deze situatie geen knelpunt voor de ontwikkeling van het plangebied. Het groepsrisico behoeft in dit geval niet verantwoord te worden, aangezien er een onderschrijding is van de oriënterende waarde en er geen toename is van het groepsrisico. Gelet op de aard van de

bebouwing en de ligging binnen de effecten van het scenario Blevé en toxische wolk wordt geadviseerd de veiligheidssituatie te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. In het kader van een effectieve zelfredzaamheid bij het scenario Blevé is het van belang dat de bebouwing en de infrastructuur aan de volgende aspecten voldoet:

- De vluchtwegen dienen van de risicobron af te lopen;
- Het toepassen van zo min mogelijk glas en splintervrij gelaagd glas aan de risicozijde;
- Het complex dusdanig ontwerpen zodat niet-verblijf ruimten als bergingen, keukens, wc's en trappenhuizen aan de gevaarszijde zijn geplaatst;
- Het gebouw loodrecht projecteren ten opzichte van de risicobron.

Bij het scenario vrijkomen van een toxische stof is het van belang dat de aanwezigen in het effectgebied binnen blijven en dat ramen, deuren en ventilatieopeningen worden gesloten. Ten behoeve van de zelfredzaamheid is het van belang dat de sirenes worden ingezet met de daarbij horende boodschap via radio en televisie. In het kader van een effectieve zelfredzaamheid bij het vrijkomen van toxische stoffen is het van belang dat het gebouw en de infrastructuur aan de volgende aspecten voldoet:

- Het toepassen van centraal afsluitbare ventilatiesystemen in het complex. Hierdoor wordt voorkomen dat toxische stoffen binnentreden.
- Het waarschuwen van de bevolking in het gebied middels het waarschuwings- en alarmeringssysteem. Het plangebied ligt binnen het dekkingsgebied van de sirenes.

Om de effectiviteit van de hierboven genoemde maatregelen te garanderen is het noodzakelijk dat toekomstige bewoners door middel van risicocommunicatie geïnformeerd en geïnstrueerd worden over de risico's en de mogelijke maatregelen die ze zelf kunnen nemen als dat nodig is. De gemeente is hiervoor verantwoordelijk en heeft hierin een informatieplicht.

Ten aanzien van het aspect beheersbaarheid wordt geadviseerd om tijdens de bouw aanvraag de bluswatervoorziening ter hoogte van het plangebied te ontwikkelen. Voor de bestrijding van incidenten op de N3 is voldoende bluswater aanwezig. Het plangebied is binnen de daarvoor gestelde zorgnorm bereikbaar.

7.5 Flora en fauna

Door het Natuurwetenschappelijk Centrum is in juli 2009 een onderzoek naar de natuurwaarden op basis van de Flora- en faunawet binnen het plangebied verricht. Uit dit rapport blijkt dat het plangebied weinig natuurwaarden heeft. Langs de Oudendijk, net buiten het plangebied, zijn sporen van de Grote bonte specht aangetroffen. Langs de Oudendijk is ook sprake van jagende gewone dwergvleermuizen. Het plangebied zelf is ongeschikt voor vleermuizen.

Er gelden geen beperkingen in het kader van de flora- en faunawet indien de beplanting van de Oudendijk onaangetast blijft. Deze bomen vervullen namelijk een (voedsel)functie voor de Grote bonte specht en de Gewone dwergvleermuis. Aanbevolen wordt om bij de realisatie van de plannen dient rekening gehouden te worden met het broedseizoen van vogels. Binnen deze periode (globaal van 15 maart-15 juli, soortspecifiek), maar ook daar-buiten, mogen door werkzaamheden geen broedende vogels, hun nesten of jongen verstoord worden. Tevens wordt aanbevolen geen activiteiten zoals rooien, kappen en grondverzet, in de broedtijd van vogels uit te voeren, tenzij onderzoek door een deskundige heeft uitgewezen dat van broedgevallen op het moment van slopen of rooien geen sprake is.

HOOFDSTUK 8 Watertoets

8.1 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.

8.2 Gemeentelijk waterplan

Begin 2010 wordt het tweede waterplan van de gemeente Dordrecht vastgesteld: het Waterplan 2009-2015. Het eerste stedelijk waterplan was gericht op het binnendijkse deel van Dordrecht en bevatte met name maatregelen op het gebied van waterkwantiteit en waterkwaliteit. Waterplan Dordrecht 2009-2015 beslaat het gehele eiland van Dordrecht en omvat de volgende thema's:
Waterkwantiteit (waterberging, voorkomen van wateroverlast)
Waterkwaliteit (gezond en schoon oppervlaktewater)
Waterveiligheid (voorkomen van overstromingen, beperken van schade en slachtoffers bij eventuele overstroming)
Het Waterplan is een gezamenlijk plan van de gemeente Dordrecht en Waterschap Hollandse Delta.

Ten aanzien van de waterkwantiteit kan worden opgemerkt dat de hoeveelheid oppervlaktewater in het plangebied en de omgeving daarvan door het bouwplan niet wordt beperkt. Ook ten aanzien van verharding kan worden opgemerkt dat het bouwplan geen verandering brengt in de bestaande situatie. In de huidige situatie is het plangebied verhard en in gebruik als parkeerterrein; het bouwplan voorziet in verharding op dezelfde plaats. Ook op de waterkwaliteit heeft het bouwplan geen effect. Er dient een duurzaam gescheiden rioleringsstelsel te worden aangebracht. Op het aspect waterveiligheid wordt hieronder nader ingegaan.

8.3 Waterkering

Het Waterschap Hollandse Delta is belast met de zorg voor de veiligheid tegen overstromingen van het beheersgebied en beheert daartoe de waterkeringen. Het algemene uitgangspunt hierbij is dat een waterkering veilig dient te zijn en veilig dient te blijven. Ruimtelijke ontwikkelingen dienen dan ook zodanig plaats te vinden en gestuurd te worden dat aan dit uitgangspunt wordt voldaan. De ruimtelijke ontwikkelingen worden daartoe getoetst en beoordeeld op de mate waarin rekening is gehouden met dit veiligheidsbeleid zoals vastgelegd in de Wet op de waterkering, de Keur, het Beleidsplan waterkeringen en onderliggende beleidsregels.

Het Beleidsplan Waterkeringen Kijk op dijk en duin omvat de hoofdlijnen van beleid, visie en richting met betrekking tot het beheer van de waterkeringen. Op grond van de Keur kunnen dijkgraaf en heemraden ten aanzien van de vergunningverlening nadere regels, de zogenoemde beleidsregels, vaststellen. Daarbij zullen de beleidskaders van dit beleidsplan als uitgangspunt dienen. Het beleidsplan is december 2006 vastgesteld.

In het beleidsplan staat beschreven welke aspecten met betrekking tot waterkeringen in bestemmingsplannen een nadere verankering moeten krijgen. Hierbij is het uitgangspunt dat de kern- en beschermingszones zoals opgenomen in de legger, opgenomen moeten worden in het bestemmingsplan en op de plankaart moeten worden aangegeven.

Het plangebied valt binnen dijkkringgebied 22. Voor primaire waterkeringen binnen dit dijkkringgebied is op basis van de Wet een veiligheidsnorm aangegeven als gemiddelde kans op overstroming door het bezwijken van een primaire waterkering. Deze norm bedraagt voor dijkkring 22 eenmaal per 2000 jaar. De Oudendijk is een secundaire waterkering, waarvoor deze norm niet geldt. De dijk zelf en de dijkvoet liggen buiten het plangebied.

8.4 Riolering

Wat de riolering betreft bevindt het gebied zich aan een eindstreng van het gemengde stelsel. Deze streng voert af op de riolering in de Karel Lotsyweg. Daar wordt het afvalwater verder getransporteert richting de wijk Sterrenburg.

8.5 Regeling in bestemmingsplan

In het onderhavige bestemmingsplan is de bestaande watergang opgenomen met de bestemming "water".

8.6 Overleg met waterbeheerder

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 ondermeer afspraken gemaakt over de vormgeving en inhoud van het onderhavige hoofdstuk "watertoets".

HOOFDSTUK 9 Uitvoerbaarheid

9.1 Maatschappelijk

Het voorontwerp-bestemmingsplan is onderwerp geweest van inspraak. Met ingang van 28 januari tot 11 maart 2010 in het kader van de inspraakprocedure zienswijzen tegen het voorontwerp-bestemmingsplan worden ingediend. Zienswijzen zijn ontvangen van Multi Vastgoed BV en AM BV, beiden ontwikkelaars van het gebied Gezondheidspark.

De ingediende zienswijzen hebben voornamelijk betrekking op:

- de locatiekeuze van het hostel en de wijze waarop deze tot stand is gekomen;
- de aantasting van het karakter van het Gezondheidspark als gevolg van de vestiging van het hostel;
- de aantasting van het werk- en leefklimaat binnen het Gezondheidspark;
- de afname van de sociale veiligheid; en
- de vrees voor afname van de verkoopbaarheid van toekomstige woningen en andere voorzieningen in het gezondheidspark.

Op de ingediende zienswijzen is uitgebreid ingegaan in de "Nota n.a.v.de art. 3.1.1. Bro-reacties en inspraakreacties op het (voor)ontwerp-bestemmingsplan 1e herziening bestemmingsplan Kombipark, locatie Hostel", welke onderdeel uitmaakt van het collegebesluit om het ontwerp-bestemmingsplan verder in procedure te brengen. Conclusie uit de Nota is dat de ingediende zienswijzen geen aanleiding geven de bestemmingsplanprocedure testaken. De Nota is met het collegebesluit aan de insprekers toegezonden.

9.2 Financieel

De Raad heeft voor de ontwikkeling van het Hostel een bedrag van € 510.000,-- beschikbaar gesteld. Uit dit bedrag wordt de onrendabele top van de (grond)exploitatie, het ontmantelen van de huidige parkeervoorzieningen en de aanleg van een alternatieve parkeervoorziening, de bestemmingsplankosten, het omgevingsbeheer en de overige projectkosten bekostigd. Voor de effectuering van het besluit tot het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u op de Amnesty Internationalweg is een bedrag van maximaal € 5000,-- benodigd, dat zal worden gedekt uit de grondexploitatie van het Gezondheidspark.

HOOFDSTUK 10 Resultaten overleg

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

1. Provincie Zuid-Holland
2. Rijkswaterstaat
3. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten
4. Waterschap de Hollandse Delta
5. PTT Telecom Netwerkdiensten
6. Ministerie van Economische Zaken
7. Vrom-Inspectie Regio West
8. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
9. Kamer van Koophandel
10. Nederlandse Spoorwegen
11. Transportnet Zuid-Holland
12. Gastransport Services

Reacties zijn ontvangen van:

- Waterschap Hollandse Delta
- Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
- Kamer van Koophandel
- VROM-Inspectie

De ontvangen reacties houden de mededeling in dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.