

Bestemmingsplan "Zeehavens"

Gemeente Dordrecht
vastgesteld bestemmingsplan
juni 2013

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding en doel	5
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	5
1.3 Vigerend bestemmingsplan	6
1.4 Leeswijzer	6
HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving	7
2.1 Historie	7
2.2 Bestaande ruimtelijke structuur	7
2.3 Bestaande functionele structuur	8
2.4 Toekomstige situatie	8
HOOFDSTUK 3 Beleidskader	12
3.1 Rijksbeleid	12
3.2 Provinciaal beleid	13
3.3 Gemeentelijk beleid	15
HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten	16
4.1 Archeologie en cultuurhistorie	16
4.2 Bedrijven en milieuzonering	20
4.3 Bodemkwaliteit	24
4.4 Duurzaamheid	25
4.5 Externe veiligheid	26
4.6 Natuur	35
4.7 Geluid	38
4.8 Groen	44
4.9 Luchtkwaliteit	45
4.10 Verkeer en vervoer	47
4.11 Water	48
HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving	51
5.1 Planmethodiek	51
5.2 Inleidende regels	51
5.3 Bestemmingen	51
5.4 Algemene regels	56
5.5 Overgangs- en slotregels	57
HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid	59
HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	60
7.1 Inspraak	60
7.2 Overleg	60

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De westzijde van het Eiland van Dordrecht heeft zich in de 20^e eeuw ontwikkeld tot een industriële zone. In de Eerste Wereldoorlog is gestart met het graven van de Wilhelminahaven. De Julianahaven is na de Tweede Wereldoorlog gegraven en in 1958 officieel geopend. Beide havens zijn geschikt voor de kleine zeevaart.

In 2007 is het Masterplan Revitalisering Zeehavengebied Dordrecht vastgesteld. Het revitaliseringsprogramma is opgesteld om het functioneren van het gebied te versterken. Uitgangspunten zijn onder andere het terugdringen van de leegstand, het ontwikkelen van Zeehavengebonden bedrijvigheid en het vergroten van de werkgelegenheid.

De gemeente spant zich in om een en ander tot realisering te brengen. Dit is mogelijk als de daarvoor benodigde akoestische ruimte beschikbaar is. Om dit te bereiken is de zone industrielaawaai Groote Lindt-Dordt-west aangepast. Het hiertoe opgestelde bestemmingsplan voorziet enerzijds in inkrimping van de zonegrenzen (met name ter hoogte van de binnenstad) en anderzijds in verruiming in de wijken Krispijn en Wielwijk. Het bestemmingsplan is op 19 januari 2010 vastgesteld en inmiddels in werking getreden.

In het kader van de herstructurering en ontwikkeling van het Zeehavengebied is besloten tot het aangaan van een vergaande samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam (HbR). De gemeenteraad heeft hiermee ingestemd, waarna een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) is opgesteld. Op basis hiervan is de samenwerking gefaseerd gestart. Vanaf 1 juli 2011 heeft HbR de regie gekregen over de exploitatie, het beheer en de verdere ontwikkeling van het Zeehavengebied in Dordrecht. Op grond van de overeenkomst zal de samenwerking uiterlijk 1 juli 2013 volledig zijn doorgevoerd.

Een andere reden voor vaststelling van een nieuw bestemmingsplan ligt in het feit dat voor het grootste deel van het gebied Zeehavens oude bestemmingsplannen gelden. Op grond van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening mogen bestemmingsplannen met ingang van 1 juli 2013 niet ouder zijn dan 10 jaar.

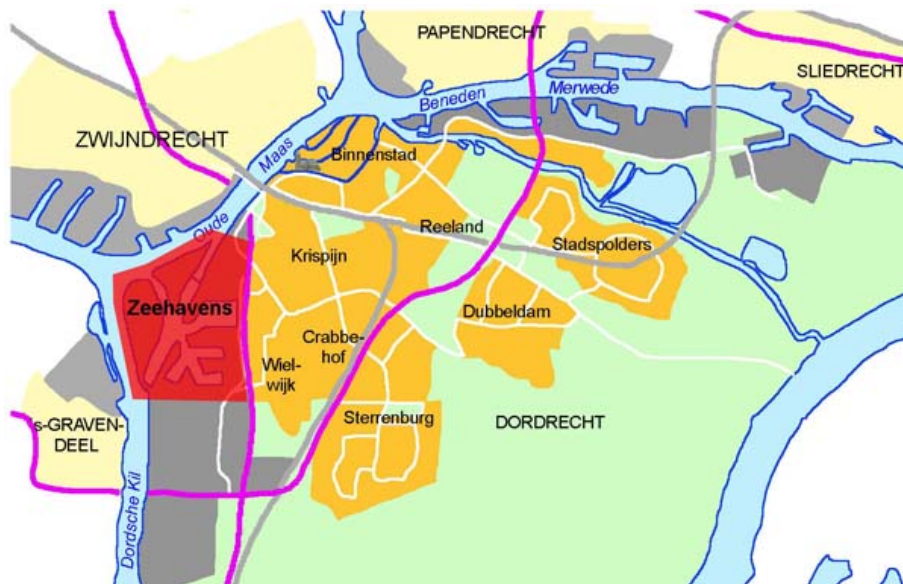
Bij het actualiseren van de Dordtse bestemmingsplannen wordt gestreefd naar een logische begrenzing van de plangebieden. Met het oog hierop worden de gronden tussen het projectgebied Maasterras en de Zeehavens (gebied Louter Bloemen) in het voorliggende nieuwe bestemmingsplan meegenomen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt aan de westzijde van het Eiland van Dordrecht, ter hoogte van het rivierknooppunt Oude Maas – Dordtsche Kil.

Het plangebied is als volgt begrensd:

- * noordzijde de gemeentegrens met Zwijndrecht in de Oude Maas, de Mijlshaven en de Ampèrestraat
- * oostzijde de A16 (oostelijke zijkant)
- * zuidzijde de Wioldrechtseweg (onderzijde talud)
- * westzijde de grens met de gemeente Binnenmaas in de Dordtsche Kil



1.3 Vigerend bestemmingsplan

In het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

- * Algemeen Plan van Uitbreiding (1932)
- * Uitbreidingsplan in hoofdzaak (1961)
- * Uitbreidingsplan in onderdelen Eerste Tolstraat (1956)
- * Uitbreidingsplan in onderdelen Louter Bloemen (1955)
- * Bestemmingsplan Mijlweg – locatie Fokker (2002)

De geldende bestemmingsplannen zijn over het algemeen oud en voldoen niet aan de eisen die aan eigentijdse bestemmingsplannen worden gesteld.

In veel situaties ontbreken zelfs bouwvoorschriften en zijn alleen de stedenbouwkundige bepalingen van de Bouwverordening van toepassing. Verder kennen de plannen geen milieucategorieën waardoor op grond van het bestemmingsplan in beginsel alle soorten bedrijven toelaatbaar zijn.

Ook hebben zich in de loop van de afgelopen decennia diverse veranderingen voorgedaan die nog niet in de bestemmingsplannen zijn verwerkt.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 worden enkele algemene, in ieder bestemmingsplan voorkomende, onderdelen beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 2 het nu voorliggende plan beschreven.

In hoofdstuk 3 komt het beleid van rijk, provincie en gemeente aan de orde. Bij de beschrijving van de omgevingsaspecten in hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan de verantwoording, zoals op de terreinen archeologie en cultuurhistorie, flora en fauna, water, milieu. Per onderdeel worden de regelgeving en het beleid benoemd. Vervolgens wordt het onderzoek beschreven en wordt een conclusie getrokken.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de juridische planbeschrijving.

De hoofdstukken 6 en 7 gaan achtereenvolgens in op de economische- en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving

2.1 Historie

In 1599 werd de Dordtsche Kil uitgediept en verbreed zodat ook grote schepen uit Rotterdam er gebruik van konden maken. De schepen konden nu doorvaren via De Merwen (nu Oude Maas), het Nieuwe Diep/De Crabbe en de Kil.

Vóór 1599 moesten de schepen via de zogenoemde Trekdam bij de Wacht (aan 's Gravendeelse zijde) door de zeer smalle en ondiepe Kil met paardenkracht of mensenkracht getrokken worden. De vaart door de Crabbe is pas vervallen toen in 1648 het Nieuw Gegraven Gat, later Mallegat werd gegraven. Daarvoor moesten schepen die door de Kil kwamen op weg naar Dordrecht, vaak voor 's Gravendeel voor anker gaan om op hoogwater te wachten.

De scheepvaart naar Dordrecht werd dus vooral bevorderd door de verdieping van de Kil, het graven van het Mallegat en door het water van de Merwede zoveel mogelijk via de Oude Maas te laten lopen.

Het plangebied ligt in de in 1659 ontstane polder Wioldrecht. Het omvat verder in het noorden de Oost Mijlpolder, de Krabbepolder (circa 1836) en het Krabbegors of Duivelseiland.

De Kalkhaven was lang de Zeehaven van de stad. Dat kwam tot een einde toen de spoorbrug over de Oude Maas in 1872 de toegang te moeilijk maakte. In 1910 werd gestart met de inrichting van de grond tussen de 's Gravendeelsedijk en de Rijkswaterweg als haventerrein. In 1913 startten baggermolens met de aanleg van de Zeehaven.

In 1918 zette het eerste vrachtschip een lading hout op de kade. In 1929 werd de aansluiting tussen havenmond en Oude Maas gerealiseerd door dwars door de Krabbegors een brede vaarweg te graven, de Krabbegoul. De scherpe bocht om de noordelijke punt van de Krabbegors werd zo vermeden. Pas op 25 september 1930 werd de Zeehaven door Koningin Wilhelmina geopend. Het tweede bekken werd op 5 september 1958 geopend door prinses Juliana.

2.2 Bestaande ruimtelijke structuur

De ruimtelijke uitstraling van de verschillende deelgebieden wordt in belangrijke mate bepaald door de aard, grootte en leeftijd van de bedrijvigheid.

Kenmerkend voor Louter Bloemen is de kleinschalige verkaveling en de zeer intensieve, vaak wat oudere, bebouwing. Over het algemeen zijn hier bedrijven gevestigd in de lagere milieucategorieën.

Rondom de havens is sprake van een gevarieerde bedrijfssamenstelling, zowel qua grootte, qua bebouwing als qua aard van bedrijfsactiviteiten. Verhoudingsgewijs vindt hier - meer dan op de "droge terreinen" - buitenopslag van materieel en goederen plaats.

De hoge loodsen op het zuidelijk deel van Krabbegors (oorspronkelijk bestemd voor de bouw van boorplatforms) zijn in wijde omtrek te zien. De overwegend groene aankleding en extensieve bebouwing van de locatie van Rijkswaterstaat vormen hiermee een contrast.

Kenmerkend is voorts de tankopslag langs de Wioldrechtseweg (ter hoogte van Wioldrecht). De westzijde van Krabbepolder is ontwikkeld en uitgegeven voor "droge" bedrijven. De beleving van dit gebied komt overeen met die van de bedrijventerrein Dordtse Kil 1 t/m 3.

De vrij recente bebouwing van de Woonboulevard Dordrecht presenteert zich naar de A16 en vormt in de beleving van het passerende verkeer een bijzonder element. De meer zuidelijk langs de Mijlweg ontstane concentratie van autodealers met moderne showrooms sluit hier goed op aan.

De Mijlweg vervult een belangrijke ontsluitingsfunctie voor het plangebied. Via de Nijverheidsstraat, Van Leeuwenhoekweg en Wioldrechtseweg worden de achterliggende bedrijventerrein ontsloten, in noordelijke richting via het Glazenplein op de A16 en in zuidelijke richting via de Rijksstraatweg op het knooppunt N3-A16. De ontsluiting van de Krabbepolder op het rijkswegenstel wordt gevormd door de Kamerlingh Onnesweg (Dordtse Kil 1) en de Rijksstraatweg op het knooppunt N3-A16.

In het plangebied bevindt zich een stamspoorlijn, die via de Laan der Verenigde Naties en het spooreplacement aansluit op het landelijke spoorwegnet. De stamlijn bedient, uitgezonderd Krabbegors, het gehele havengebied inclusief Krabbepolder. Ca. 12 bedrijven maken gebruik van de stamlijn.

2.3 Bestaande functionele structuur

Het gebied ligt ingeklemd tussen 2 transportassen van nationale betekenis. Aan de westzijde de Dordtsche Kil, die een belangrijke verbinding vormt tussen de havengebieden van Rotterdam en Moerdijk. Aan de oostzijde de A16, de zuidelijke snelwegontsluiting van de Randstad.

De industriële zone heeft zich ontwikkeld vanuit de stad, van noord naar zuid. De bouw van de Drechtunnel met bijbehorende infrastructuur betekende een forse ingreep in het noordelijk deel van het plangebied. Daarnaast heeft zich onder invloed van economische ontwikkelingen (o.a. teruggang van de scheepsbouw c.a.) een industriële vernieuwing voltrokken, wat zijn weerslag heeft op de uitstraling van het gebied.

In functioneel opzicht kan binnen het plangebied onderscheid worden gemaakt tussen gebieden die aan of nabij de havens liggen en gebieden die alleen via de weg zijn ontsloten. Het grootste deel van het plangebied is gelegen aan of nabij de havens. Globaal betreft het de bedrijfslocaties grenzend aan het Mallegat, de Wilhelminahaven en de Julianahaven. Van de hier gevestigde bedrijven maken de meeste voor de aan- en afvoer van goederen gebruik van het water.

In het Zeehavengebied is de droge bulk op- en overslag de grootste bedrijfssector. Het is verreweg de sterkst vertegenwoordigde havengerelateerde activiteit in het plangebied. Van alle scheepsbewegingen in het Zeehavengebied is 80% aan deze activiteiten te relateren. De in Dordrecht sterk vertegenwoordigde marktsegmenten recycling (metalen) en duurzame brandstoffen (biomassa) zijn in de Havenvisie 2030 van het Havenbedrijf Rotterdam zelfs als speerpunten en groeimarkt benoemd. Behoud en groei van de aanwezige drogebulk op- en overslag zijn daarmee belangrijk voor de continuïteit als de ontwikkeling van de zeehaven van Dordrecht.

De gebieden "Louter Bloemen", de Mijlweg en Krabbepolder (westzijde) hebben geen relatie met het water en zijn voor het transport volledig afhankelijk van het vervoer over de weg.

Behalve de bedrijfsfunctie komt in het gebied ook detailhandel voor. In Louter Bloemen zijn meerdere autobedrijven gevestigd, alsmede incidenteel andere detailhandel (verkoop meubels). Langs de Mijlweg ter hoogte van de Wilhelminahaven is de Woonboulevard Dordrecht, inclusief een bouwmarkt, gerealiseerd.

Meer zuidelijk langs de Mijlweg hebben zich in de loop der jaren meerdere autodealers gevestigd. De bedrijfsfunctie, die hier voorheen overheerste, neemt thans een ondergeschikte plaats in. Ter hoogte van Louter Bloemen is op de locatie Mijlweg, hoek Nijverheidsstraat enkele jaren geleden medewerking verleend aan een nieuw bedrijfscomplex voor de autobranche. Het noordelijk deel van de Krabbegors is in eigendom en in gebruik bij Rijkswaterstaat. Het terrein biedt voornamelijk huisvesting aan onderdelen van Rijkswaterstaat die verantwoordelijk zijn voor de regulering van het scheepvaartverkeer op onder andere de Oude Maas en de Dordtsche Kil. In het gebied Louter Bloemen is een dierenasiel gevestigd.

2.4 Toekomstige situatie

2.4.1 Algemeen

Behalve dat de geldende bestemmingsplannen zeer oud zijn en actualisering behoeven, is de beoogde herstructurering van het gebied Zeehavens een belangrijke aanleiding voor het opstellen van dit plan.

In 2007 is het Masterplan Revitalisering Zeehavengebied Dordrecht vastgesteld. Hierin zijn maatregelen genoemd die moeten leiden tot optimalisering van het functioneren van het gebied. Vanuit de wens om de zeehavenfunctie te versterken is samenwerking gezocht met het Havenbedrijf Rotterdam (HbR). Inmiddels is die samenwerking geformaliseerd. Door HbR is met het oog op de samenwerking een ontwikkelprofiel voor het Dordtse Zeehavengebied opgesteld. In dit ontwikkelprofiel is de beoogde toekomstige ontwikkeling van het gebied nader in beeld gebracht.

2.4.2 Masterplan Revitalisering Zeehavengebied Dordrecht (2007)

Langdurige leegstand en verwaarlozing van delen van het Zeehavengebied zijn aanleiding geweest voor het opstellen van een revitaliseringsprogramma.

Centrale doelstelling van dit programma (Masterplan) is de Zeehaven binnen de wettelijke grenzen economisch te revitaliseren in balans met de milieubeperkingen.

Concrete doelstellingen zijn:

- het gebied ontwikkelen met Zeehavengebonden bedrijvigheid
- de havengerelateerde werkgelegenheid vergroten met 1250 arbeidsplaatsen (t.o.v. 2004)
- de netto exploitatieopbrengsten verdubbelen
- beëindiging leegstand van terreinen in 2014.

De kern van de revitaliseringsstrategie bestaat enerzijds uit realisering van een vijftal businesscases, alsmede uit investeringen in meer algemene factoren die bijdragen aan een zo goed mogelijk functionerend haven-/industriecomplex, zoals verbetering van de infrastructuur.

De Zeehavens van Dordrecht zijn door hun ligging en de diepgang van de vaarwegen van strategische betekenis. Het is nationaal gezien de meest landinwaarts liggende Zeehaven. De havens liggen op een knooppunt van vaarwegen en kunnen van grote betekenis zijn voor vervoersstromen over water in oostelijke en zuidelijke richting.

Alle overheden (rijk, provincie en regio) zijn het er over eens dat bedrijventerreinen waar een hogere categorie milieubelasting mogelijk is, zoals het Zeehavengebied Dordrecht, zeldzaam zijn en in stand gehouden moeten worden.

Het havenindustriële complex (ook wel het Zeehavengebied Rijn- en Maasmond genoemd) bestaat uit verschillende Zeehavengemeenten, waaronder Rotterdam en ook Dordrecht. Uit de ontwikkeling van goederenstromen blijkt dat er op de schaal van dit hele complex nog steeds een behoorlijke groei plaatsvindt (zowel zeevaart als kustvaart).

Juist deze ontwikkeling biedt de komende jaren extra kansen voor de Zeehaven van Dordrecht door zich op nichemarkten te richten die in de Rotterdamse haven minder efficiënt kunnen worden bediend zoals de afhandeling van specifieke kustvaartvracht, bedrijven die actief zijn in stukgoedmarkten (fruit, papier, metaal, etc.), projectlading (o.a. machines, grote ladingstukken) en kleinschalige havengebonden industrie (o.a. voedingsmiddelen en bouwmaterialen).

De strategie voor de revitalisering verloopt langs twee lijnen. De ene lijn is die van het benutten van concrete, op het eerste gezicht haalbare deelprojecten die de afgelopen jaren op de agenda zijn gekomen, de zgn. businesscases.

De andere lijn gaat over het aanpakken van de factoren die de ontwikkeling van de haven als geheel beïnvloeden, zoals de verbetering van de bereikbaarheid en de actualisering van de regelgeving.

Openbare ruimte en infrastructuur

Stamlijn

De ontsluiting van het Zeehavengebied per spoor is van essentieel belang. De aanwezigheid van een compleet aanbod van vervoersmodaliteiten (water, weg en spoor) is een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor nieuwe bedrijven.

Het tracé van de stamlijn sluit in noordelijke richting ter hoogte van het emplacement aan de Weeskinderendijk aan op het landelijke spoornetwerk en passeert daarbij het projectgebied Maasterras, waar een ingrijpende herstructurering is voorzien. De stamlijn wordt voor de ontwikkeling van het Maasterras als een gegeven beschouwd en moet daarin worden ingepast.

Ontsluiting

De verkeersafwikkeling van het gebied Zeehavens en de bedrijventerreinen Dordtse Kil I en II laat te wensen over. In zuidelijke richting vormt het knooppunt N3-A16 een knelpunt, in noordelijke richting het knooppunt Glazenplein/Laan der VN/A16.

Het knooppunt N3/A16 (buiten het plangebied) zal worden ontlast door aanpassing van de aansluiting van N3 op A16 in zuidelijke richting. In noordelijke richting wordt een aanzienlijke verbetering van de verkeersdoorstroming voorzien door verbreding van de Mijlweg tussen de Nijverheidsstraat en het Glazenplein.

Kwaliteitsverbetering infrastructuur

In het Masterplan is geconstateerd dat de kwaliteit van de openbare ruimte ernstig te wensen overliet. Inmiddels zijn de Wieldrechtseweg, Kilkade en Kreekweg heringericht en hebben daarmee een belangrijke kwaliteitsimpuls gekregen.

Nautisch

Kadevoorzieningen

De plannen voor de Zeehavens beogen het economisch functioneren van het havengebied te versterken. Dit wordt in belangrijke mate bereikt door het in gebruik nemen van locaties die buiten gebruik zijn en het in andere situaties stimuleren van gebruik van de haven.

De haveninfrastructuur is in beginsel aanwezig. De realisering van nieuwe kades c.q. ligplaatsen is niet voorzien. Ook in geval van gedeeltelijke demping van de Wilhelminahaven is er geen sprake van een wezenlijke vergroting van de kadelengte.

De kades in het havengebied worden alle particulier geëxploiteerd. Het is het belang en de verantwoordelijkheid van de betreffende ondernemers om te zorgen voor een vlotte afhandeling van schepen.

Kegelschepen

In het gebied bevindt zich in het Mallegat-Zuid een ligplaats voor kegelschepen (schepen met een gevaarlijke lading). Deze voorziening blijft bestaan. Vooralsnog is niet voorzien in uitbreiding van het aantal ligplaatsen voor kegelschepen.

Afwikkeling scheepvaartverkeer

Voor een goede afwikkeling van het scheepvaartverkeer is in het havengebied voldoende fysieke ruimte beschikbaar, ook bij een toename van het aantal scheepvaartbewegingen.

Buiten het havengebied is en blijft Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor een goede regulering en geleiding van het scheepvaartverkeer op de Dordtsche Kil en Oude Maas.

Radar scheepvaartverkeer

Rijkswaterstaat is vaarwegbeheerder op de Oude Maas, de Noord, Beneden Merwede en ook Dordtse Kil. Het scheepvaartverkeer wordt gemonitord en begeleid middels onbemande radarposten langs bovengenoemde vaarwegen.

De ruimtelijke ontwikkelingen langs deze vaarwegen mogen de werking van de radarposten niet verstoren. Hiervoor geldt op grond van de Richtlijn Vaarwegen 2011 (RVV 2011) (een bebouwingsvrije zone van 20 meter.

2.4.3 Ontwikkelprofiel Zeehavens Dordrecht

Door HbR wordt vanuit het belang van de internationale concurrentiepositie ingezet op de optimalisatie van het ruimtegebruik in en de bereikbaarheid van het bestaande Haven Industrieel Complex Rotterdam. Tevens is optimalisatie door samenwerking met andere havenpartners in Zuidwest Nederland van belang.

Vanuit dit perspectief hebben Dordrecht en HbR zich gezamenlijk ingespannen een partnerschap tot stand te brengen.

Voor de Zeehavens Dordrecht zijn via een locatie- en marktsegmentenonderzoek geschikte segmenten aan het licht gekomen en is door analyse van de actuele en toekomstige vraag en op basis van de fysieke kenmerken van de havens een concept invulling ontstaan. Het ontwikkelprofiel geeft een uiteindelijk wenselijk streefbeeld met daaraan gekoppeld een fasering. De eerste fase richt zich op drie centrumgebieden van de 2 stukgoedclusters en het cluster maritieme industrie en dienstverlening. Verder is er een cluster natte bulk waar geen veranderingen zijn voorzien.

Voor het terrein achter de PWA-kade wordt gedacht aan een terminal vooral gericht op het behandelen van projectlading (grote objecten zoals machines en onderdelen) en non-ferro metalen.

Voor het stukgoedcluster in de Wilhelminahaven wordt gedacht aan een gedeeltelijke demping van de haven. Er wordt gedacht aan een demping van oost naar west of een demping van noord naar zuid, waarbij de laatste een beter bruikbare uitbreiding van het haven terrein oplevert.

Het noordelijk deel van het Duivelseiland kan worden ingedeeld voor de maritieme cluster, zoals afbouw en reparatie voor met name de binnenvaart. In het zuidelijk deel van het Duivelseiland behoort ontwikkeling voor zowel het stukgoedcluster als het cluster maritieme industrie tot de mogelijkheden.

HOOFDSTUK 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur is in begin 2012 in werking getreden en vervangt de Nota Ruimte.

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt.

Dit doet het Rijk samen met andere overheden en met een Europese en mondiale blik. Alleen zo kan Nederland zich economisch blijven meten met andere landen.

Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo ontstaat er ruimte voor maatwerk en ontwikkelingen van burgers en bedrijven.

Het Rijk vindt de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys van nationale betekenis. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang zoals de Zuidas, de Structuurvisie Mainport Schiphol Amsterdam Haarlemmermeer, Rotterdam-Zuid en Brainport Avenue rond Eindhoven worden doorgezet. Om nieuwe projecten van de grond te krijgen, zoekt het Rijk in samenwerking met marktpartijen en andere overheden naar nieuwe vormen van financiering.

De economische ontwikkeling van Nederland concentreert zich steeds meer in stedelijke regio's omdat daar de meeste bedrijven en sectoren zijn gevestigd, het arbeidspotentieel het grootst is en kennis wordt ontwikkeld (onderzoek en onderwijs). Daarmee wordt hier de meeste toegevoegde waarde gecreëerd. Tegelijkertijd zijn de opgaven in deze regio's ook het grootst en meest complex. Ruimtelijk kenmerken deze stedelijke regio's in Nederland zich door een open structuur, (relatieve) kleinschaligheid en (internationaal gezien) lage dichtheden in interactie met hoogwaardige en toegankelijke landelijke en cultuurhistorische gebieden. Een vitaal en mooi landelijk gebied is van belang voor een goed leef- en vestigingsklimaat en voor recreatie en toerisme.

Belangrijke knooppunten in het netwerk van internationale verbindingen van de stedelijke regio's zijn de Mainports Rotterdam en Schiphol, de Amsterdamse havens en de Brainport Zuidoost-Nederland.

Deze knooppunten moeten niet alleen een goede nationale bereikbaarheid hebben, maar ook goede internationale achterlandverbindingen binnen het Trans-Europese Netwerk naar buitenlandse afzet- en kennisregio's zoals het Ruhrgebied, Midden- en Zuid-Duitsland, België, Noord-Frankrijk en Noord-Italië. Door internationale samenwerking van havens in Europa, het versterken van de logistieke knooppunten in Nederland en het efficiënt afhandelen van de groeiende vervoersstromen wordt de concurrentiekracht verder versterkt.

Het bestemmingsplan voor de Zeehavens past in het beleid zoals geformuleerd in de nationale structuurvisie.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Voor de realisatie van ruimtelijk beleid, neergelegd in structuurvisies, zetten de bestuursorganen op de drie niveaus in de praktijk een combinatie van bevoegdheden en middelen in: de zogenaamde instrumentenmix. Bij de meeste nationale ruimtelijke belangen ligt het zwaartepunt bij communicatieve en bestuurlijke instrumenten. Ook de inzet van financiële middelen blijft van belang. De inwerkingtreding van de Wro heeft daarin geen wijzigingen aangebracht.

De verbinding tussen de drie overheidsniveaus wordt langs twee wegen bereikt. De eerste – niet in de Wro opgenomen – weg betreft de overleg- en afstemmingsvormen tussen de overheden over de aanwending van bevoegdheden, inzet van (financiële of communicatieve) middelen of het

treffen van bestuurlijke maatregelen. Die afstemming is erop gericht duidelijkheid te geven over de belangen en verantwoordelijkheden van de verschillende bestuurslagen, om congruentie van beleid te bewerkstelligen en tegenstrijdige doelstellingen en besluiten te voorkomen.

Onderkend is dat deze weg niet in alle gevallen tot de gewenste of tijdige afstemming zal leiden, met name niet wanneer de belangenafweging van lagere overheden niet parallel loopt of hoeft te lopen met de belangenafweging die op een hoger niveau is gemaakt. Daarom heeft de wetgever in de Wro, ter waarborging van de nationale of provinciale belangen, een tweede weg aangegeven: de begrenzing van besluitmogelijkheden van lagere overheden in de «juridische kolom».

Indien provinciale of nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken kunnen bij of krachtens provinciale verordening respectievelijk bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening bevat de regels op nationaal niveau.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijkswaagwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Het bestemmingsplan 'Zeehavens' is hiermee niet in strijd.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Visie op Zuid-Holland

Met de Nota Ruimte en de Wet ruimtelijke ordening heeft het Rijk verantwoordelijkheden en bevoegdheden gedecentraliseerd naar provincies en gemeenten. In dit speelveld neemt de provincie de verantwoordelijkheid voor aansturing op ruimtelijke kwaliteit en samenhang van projecten en programma's met provinciale betekenis (regisseursrol). De provincie zal niet voor alle provinciale belangen een leidende rol nemen in de uitvoering.

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

Provinciale Staten van Zuid-Holland stelden op 2 juli 2010 de Provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vast. De visie is op 23 februari 2011 herzien en op 29 februari 2012 geactualiseerd.

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

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

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

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

In de Uitvoeringsagenda staat hoe de provincie en de verschillende partners de ambitie van de Structuurvisie gaan uitvoeren. De nadruk ligt op samenhang van maatregelen en programma's en de samenwerking met de regio's. Wat belangrijk is voor Zuid-Holland staat voorop. De Uitvoeringsagenda maakt duidelijk wat er moet gebeuren en wat de onderlinge rolverdeling van de provincie en de verschillende samenwerkende partijen is. Elke partij werkt vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid om de ambitie van de Structuurvisie te realiseren.

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

De functiekaart bij de Structuurvisie duidt het gebied Zeehavens aan als Bedrijventerrein Mainport. Tot de mainport Rotterdam behoort het maritieme complex van de havenindustriële clusters procesindustrie, petrochemie en energie en de kennisintensieve clusters van transport en logistiek, water- en deltatechnologie in de regio Rotterdam/Drechtsteden/Delft. In de globale economie speelt Rotterdam als kruispunt van goederenstromen een belangrijke rol. Rotterdam vormt samen met andere havens het grootste logistieke en industriële knooppunt van Europa. Dordrecht en omgeving ontwikkelen zich tot vestigingsplaats voor maritieme clusters.

De mainport Rotterdam is een complex van industrie, handel, transport en logistiek, gevestigd op het haven- en industriegebied langs de Nieuwe Waterweg, Oude Maas, Merwede en Dordtsche Kil. De provincie heeft de ambitie om de vestigingsfactoren van bedrijven en organisaties die bijdragen aan de mainportfunctie, verder te ontwikkelen. Het 'bedrijventerrein mainport' omvat het aaneengesloten bebouwd gebied met als hoofdfunctie wateren havengebonden bedrijvigheid, veelal in de hogere milieucategorieën, met productie, opslag, transport en distributie, nutsvoorzieningen, evenals de hieraan verbonden kantoorfuncties in het haven- en industriegebied van Rotterdam en de Drechtsteden.

Het bestemmingsplan sluit aan bij de provinciale structuurvisie.

3.2.2 Verordening Ruimte

In samenhang met de Structuurvisie is ook de Verordening Ruimte opgesteld. 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. Om dit te bereiken zijn het stedelijk netwerk en alle daarbuiten gelegen kernen in Zuid-Holland voorzien van bebouwingscontouren. Deze geven de grens van de bebouwingsmogelijkheden voor wonen en werken weer. Verstedelijking buiten deze bebouwingscontouren is in principe niet toegestaan.

Het plangebied valt binnen de aangegeven bebouwingscontouren. De locatie Mijlweg is in de verordening aangewezen als locatie voor perifere detailhandel. De in het gebied gelegen waterkeringen zijn aangeduid als 'primaire waterkering'.

Het bestemmingsplan sluit aan bij het bepaalde in de Verordening Ruimte.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Dordrecht 2020

De regio Drechtsteden ligt op een strategische plaats midden in één van de welvarendste regio's van Europa. Het sterke punt van de Drechtsteden is de ligging aan diep en breed vaarwater die economische mogelijkheden biedt en fraaie vestigingslocaties kan verschaffen aan mensen en bedrijven. Ook het feit dat de regio Drechtsteden juist tussen andere economisch krachtige regio's ligt, biedt voordelen.

De centrale ligging van de Drechtsteden tussen enerzijds de Randstad en anderzijds het Europese achterland kan beter worden benut. Met herstructurering van bestaande bedrijventerreinen moet de kwaliteit ervan op peil gehouden worden. Voor de Zeehaven is een ingrijpende modernisering en herstructurering afgesproken.

Het Rijk heeft begin 2008 besloten (voorlopig) af te zien van het bovenregionale bedrijventerrein Hoeksche Waard. Op basis van onderzoek heeft het Rijk geconcludeerd dat twee alternatieven ontwikkeld kunnen worden: de locaties Ridderster (Bolnes en Reijerwaard) en Westelijke Dordtse Oever - WDO (Kil IV t/m Zeehavens).

De gemeente heeft met de WDO-businesscase een drieledige doelstelling:

- bestaande plannen versnellen: de planvorming van WDO moet nu versneld worden opgepakt om op korte termijn een serieus alternatief aan te bieden voor de bovenregionale vraag van Hoeksche Waard
- ruimte creëren: er zal extra ruimte moeten worden gecreëerd om de vraag (regionale behoefte en extra bovenregionale vraag) te kunnen bedienen. Er zal fors ingezet moeten worden op herstructurering en intensivering van de bestaande terreinen (Kil I en II, Masterplan Zeehavens), maar bijvoorbeeld ook door het realiseren, stimuleren en faciliteren van dubbel grondgebruik op Kil IV.

De verbetering van het knooppunt A16/N3 heeft topprioriteit. Dit punt is met name van belang voor de herstructurering van de Zeehavens, de bereikbaarheid van Dordtse Kil I, II, III en in de toekomst voor Dordtse Kil IV.

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 uit te (laten) voeren. 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 archeologie verstorende 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 nederzettingenpatronen, landschapspatronen en de archeologische opbouw van het landschap zijn weergegeven;
 - de waardenkaart, waarop de waardevolle structuren van de kenmerkenkaart zijn gewaardeerd.
- Deze cultuurhistorische kenmerken en waarden vormen de input bij processen van culturele planologie.

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 verdrongen 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

Cultuurhistorie

Van het oorspronkelijke vooral rechthoekige polderontginningspatroon is weinig terug te vinden. De indeling van het industriegebied Dordtse Kil, zuidelijk van het plangebied, weerspiegelt nog enigszins de oude situatie.

De oude noord-zuid lopende polderontsluitingswegen waren:

- de Mijlweg in het westen, verdwenen bij de aanleg van de Zeehavens
- de Dubbeldamseweg in het oosten, nu ongeveer de nieuwe Mijlweg
- de Kruisweg, nu ongeveer de Rijksstraatweg.

De oude oost-west lopende polderontsluitingswegen waren:

- de Reeweg, heeft de naam Amstelwijckweg gekregen
- de Crabbeweg, buiten (ten oosten van) het plangebied, verdwenen bij de aanleg van de wijk Wielwijk

Het krekens- en killensysteem dat na de St. Elisabethsvloeden van 1421-1424 is ontstaan, is in het gebied nauwelijks meer aanwezig. Van zuidoost naar noordwest liepen in het noorden twee killen door het plangebied: de Oostkil en de Westkil. Waar deze elkaar troffen lag een rondlopend boezemwater met een sluis en een watermolen. Bij de aanleg van de Julianahaven in 1958 zijn de killen, boezemwater, sluis en molen verdwenen.

Door het graven van de Zeehavens, de aanleg van de A16 en bedrijventerrein Louter Bloemen (jaren 60) en de rechte trekking van de Dordtsche Kil zijn de in dit gebied gelegen buitenplaatsen en molens verdwenen.

De volgende landschappelijke en/of cultuurhistorische waarden zijn nog wel aanwezig:

- de dijken van de polder Wioldrecht sinds 1659: 's-Gravendeelsdijk en Wioldrechtse Zeedijk (deels rechtgetrokken in 1977)
- de buitenplaats Louterbloemen (plan uit 1854, alleen het park is gerealiseerd), nu vooral een bedrijventerrein, maar er rest nog iets van de oorspronkelijke groenaanleg
- het dorp Wioldrecht (zuidelijk van het plangebied), oorspronkelijk een dorp in de Grootte Waard, in 1421 verdrongen en later een zelfstandige gemeente; in de meidagen 1940 werd het dorp en met name de veerstoep bijna geheel verwoest; met de komst van de

Kiltunnel in 1977 verloor het dorp zijn functie als opstappunt voor het veer naar 's-Gravendeel.

- de Rijksstraatweg (nu deels Mijlweg) sinds 1811; alleen de Eerste Tolstraat herinnert nog aan de buurtschap die hier vroeger was.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur

In de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid Holland staan de 's-Gravendeelsedijk en de Wieldrechtse Zeedijk vermeld als historisch landschappelijke lijnen van redelijk hoge waarde.

Rijks- en gemeentelijke monumenten

In het plangebied bevinden zich geen rijks- of gemeentelijke monumenten.

In het kader van het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) heeft de provincie Zuid-Holland in opdracht van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg c.q. het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, een inventarisatie verricht naar bouwkunst en stedenbouw tot stand gekomen tussen 1850 en 1945. Binnen het plangebied zijn geen objecten geïnventariseerd.

Archeologische verwachting en waarden

Het plangebied is onderdeel van de laatmiddeleeuwse "Groote Waard", eeuwenlang het achterland van de stad Dordrecht. Het behoorde destijds tot de Tiesselenswaard, het gebied tussen de rivieren de Dubbel en het Oude Maasje.

In deze waard lagen onder andere de dorpen De Mijl, Wolbrandskerke, Leerambacht, Oude Land, Nesse, Genemanspolder en Tiesselenskerke.

Door de St. Elisabethsvloeden tussen 1421 en 1424 én de gelijktijdige rivierdoorbraak van de Merwede werden grote delen van dit gebied economisch onbruikbaar en veranderd in een zoetwatergetijdegebied met slikken en gorzen.

Lang is aangenomen dat bij de vloeden van 1421 en 1424 de bestaande inrichting en bewoning, zoals onder andere de vele dorpen in de Groote Waard, in archeologische zin verloren zijn gegaan.

Het is in de laatste jaren duidelijk geworden dat de verwoesting minder ernstig was dan werd aangenomen en dat de vele bij naam bekende dorpen met landerijen en akkers eerder 'verdronken' en verlaten zijn.

Na 1424 is de Groote Waard niet direct opnieuw ingepolderd en kreeg de rivier de Merwede vrij spel in het gebied. De rivier heeft een variërend dik pakket zand en klei afgezet boven op het verdronken laatmiddeleeuwse cultuurlandschap. Vanaf circa 1600 werd de invloed van de Merwede steeds verder beperkt door gestage inpolderingen: in 1603 als eerste de polder Dubbeldam, in 1617 de Zuidpolder en in 1659 de polder Wieldrecht.

Het Zeehavengebied ligt in de polder Wieldrecht.

Door het pakket rivierafzettingen – het zogenoemde Merwedek – is het landschap van vóór 1421-1424 afgedekt, beschermd en grotendeels goed bewaard gebleven. Maar door die afdekking is het oude laatmiddeleeuwse en het nog oudere landschap nu ook onzichtbaar en onherkenbaar geworden en is het onbekend waar archeologische waarden zoals bijvoorbeeld de genoemde dorpen zich bevinden.

Archeologisch onderzoek op het Eiland van Dordrecht is gericht op kenniswinst wat betreft de bewoningsgeschiedenis van de stad Dordrecht en het Eiland. Van groot belang hierbij is de reconstructie van het (cultuur-) landschap van het Eiland van Dordrecht en de relatie tussen stad en platteland vóór de St. Elisabethsvloeden van 1421-1424.

Speciale aandacht gaat hierbij uit naar het bepalen van de lopen van de rivieren de Dubbel, de Oude Maas, de Devel, de Thuredrith en de Merwede en het localiseren van een groot aantal bij naam bekende verdronken dorpen in de voormalige Groote Waard. Binnen het gebied wordt de loop van de waarschijnlijk middeleeuwse en mogelijk nog oudere, rivier de (Gedempte) Devel verwacht. De loop van de Devel is tot nu toe in archeologisch onderzoek nog niet vastgesteld. Tot nu toe zijn de locaties van drie van zeker zestien laatmiddeleeuwse dorpen die op het Eiland van Dordrecht moeten liggen, teruggevonden: waarschijnlijk betreft het Houweningen (1983), Erkentrudenkerke (1990) en Wolbrandskerke (2006). Van de dorpen in de toenmalige Tiesselenswaard is er dus één teruggevonden.

In 2001 is een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd aan de oostzijde van de Krabbepolder in verband met het rechte trekken van een gebogen kade. Geconstateerd is dat de Krabbepolder in de

middeleeuwen in een komgebied tussen twee rivieren/stroomgordels lag en dat er aan de oostzijde geen aanwijzingen voor de aanwezigheid van een verdronken dorp waren. Verder is er een vondstmelding van de Archeologische Werkgemeenschap Nederland bekend uit 1970 van het Duivelseiland: bij een veldkartering van de Maasoever zijn daar twee scherven Romeins aardewerk gevonden (Archiswaarneming 22026).

4.1.3 Conclusie

Het plangebied is aan te duiden als een gebied met een grotendeels onbekende archeologische waarde. De op de verwachtingskaarten aangegeven stroomgordels met een hoge archeologische verwachting zijn nog niet door aanvullend archeologisch booronderzoek exact in kaart gebracht zodat ook met name de in relatie daarmee staande archeologische waarden zoals bewonings- en landgebruikssporen onbekend zijn.

Vanwege de vele bodemingrepen in een periode waarin het uitvoeren van archeologisch onderzoek nog niet wettelijk geregeld was, zijn in het plangebied al veel archeologische waarden ongezien verdwenen.

Hierdoor wordt ten behoeve van dit bestemmingsplan archeologisch onderzoek niet nodig geacht.

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 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

Inleiding

Het bestemmingsplangebied maakt deel uit van het voor geluid gezonde industrieterrein Dordt-west/Groote Lindt. Het plangebied is bestemd voor middelzware tot zware (deels havengebonden) industrie. In het bestemmingsplan worden op onderdelen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt, maar voor het grootste deel wordt de bestaande situatie vastgelegd en van een ruimtelijk-juridisch kader voorzien.

Het in 2009 ten behoeve van het bestemmingsplan uitgevoerde onderzoek door de Milieudienst Zuid-Holland Zuid is in april 2012 geactualiseerd.

Uitgangspunten bij de milieuzonering

In het bestemmingsplan is een milieuzonering opgenomen met de bedoeling om milieubelastende activiteiten zoveel mogelijk te scheiden van milieugevoelige functies.

Het vertrekpunt voor de toegepaste inwaartse zonering zijn de woningen in de nabijheid van het plangebied. Er zijn geen andere gevoelige functies aanwezig zoals bijvoorbeeld een school, ziekenhuis of kinderdagverblijf.

In het plangebied is een beperkt aantal (bedrijfs-)woningen aanwezig ('s-Gravendeelsedijk 157-159), Louterbloemenstraat 11, Fahrenheitstraat 12-14 en Mijlweg 50-54.

Voor deze zonering is gebruik gemaakt van de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" (versie 2009). In deze VNG uitgave worden richtafstanden gegeven per type bedrijfsactiviteit en wordt op basis van deze afstanden aan elk opgenomen bedrijfsactiviteit een milieucategorie toegekend. Er worden zes milieucategorieën onderscheiden, die vervolgens weer verder onderscheiden worden in twee of meer subcategorieën. De gegeven richtafstanden gelden ten opzichte van een rustige woonwijk.

Op een zoneringsskaart voor het plangebied zijn zones ingetekend met daarin aangegeven welke milieucategorie er in die zone maximaal is toegestaan. Vervolgens is een bedrijvenlijst samengesteld, waarin de bedrijfsactiviteiten met de bijbehorende milieucategorie, zijn weergegeven en die in het plangebied en in de verschillende zones, zijn toegestaan. Deze bedrijvenlijst is als bijlage in het bestemmingsplan opgenomen.

In de nabijheid van het plangebied zijn woningen en woonwijken aanwezig en die ook als zodanig zijn bestemd. Deze vormen het vertrekpunt vanwaar de afstanden voor de verschillende milieuzones zijn gemeten.

In het plangebied zelf is een tweetal bedrijfswoningen bestemd. Aan de oostzijde van het gebied, aan de andere zijde van de A 16 liggen twee woonwijken (Wielwijk en Krispijn). Ten zuidwesten van het plangebied ligt een grote clustering van burgerwoningen in de hoek tussen de Amstelwijckweg en de Wielhovenstraat (Wieldrecht).

Een kleinere clustering van woningen ligt ten zuidoosten van het plangebied in het gebiedje tussen de Amstelwijckweg, Rijksweg en de A 16. Al deze geclusterde woningen evenals de woningen

in Amstelveen liggen buiten het plangebied en niet op het industrieterrein Dorst West/Groote Lindt.

Aan de Amstelveenweg ten oosten van de Snelliusstraat is nog een kleine clustering van woningen gelegen, die wel op het gezonde industrieterrein Dorst West/Groote Lindt liggen, maar buiten het plangebied.

Er is in de omgeving van het plangebied geen omgevingstype "rustige woonwijk" aanwezig. Bij de clusters van woningen en de woonwijken, gelegen buiten het plangebied en buiten het gezonde industrieterrein is geen sprake van een "rustige woonwijk" maar is het omgevingstype "gemengd gebied" van toepassing. Dit, omdat de woonfunctie direct de bedrijfsfunctie raakt (of gescheiden wordt door een straat) en/of door de ligging direct langs hoofdinfrastructuur (Wielwijk).

De richtafstanden in bovengenoemde VNG uitgave kunnen voor het omgevingstype "gemengd gebied", met één afstandsstap worden verlaagd. Hiervan is gebruik gemaakt bij de in dit bestemmingplan toegepaste zonerings.

In de huidige situatie is aan de Mijlweg een meubelboulevard gelegen. Dit gebied is bestemd voor specifieke detailhandel en is als zodanig niet meegenomen met de milieuzonering. Aan diezelfde Mijlweg (de strook tussen de Mijlweg en de Amstelveenweg) is een aantal showrooms, onder andere van auto's, gelegen. Ook hier is een specifieke detailhandelbestemming opgelegd maar wordt ook de vestiging van andere bedrijven met maximaal milieucategorie 3.2 toegestaan. Door toekenning van deze bestemmingen en milieucategorie, vormen deze gebieden een buffer ten opzichte van de woonwijken Wielwijk en Krispijn.

Vanwege de gewenste bufferwerking en/of het behoud van het karakter wat betreft aanwezige milieucategorieën en kavelgroottes is ervoor gekozen om het gebied Louter Bloemen en het westelijke deel van de Krabbepolder te bestemmen voor bedrijven met de milieucategorie 4.1 respectievelijk 4.2.

Het toepassen van milieuzonering leidt tot een zogenaamde "inwaartse zonerings" waarbij, naarmate de afstand ten opzichte van de woningen toeneemt, bedrijfsactiviteiten uit steeds hogere milieucategorieën zijn toegelaten.

Milieuzones worden toegepast, ongeacht de feitelijke omstandigheden of de eigendomssituatie. Immers, eigendomssituaties kunnen wijzigen en het gaat er om dat de vereiste ruimtelijke scheiding wordt bereikt.

Gelden voor een bedrijfskavel, vanwege de afstand tot een woonwijk of woningen, meerdere milieucategorieën, dan zijn op de hele kavel bedrijfsactiviteiten toegestaan voor het bedrijf dat behoort tot de maatgevende (hoogst toegelaten) milieucategorie. Dat neemt niet weg dat bij het situeren van de verschillende deelactiviteiten binnen één bedrijf rekening moet worden gehouden met de milieuzonering.

Dit betekent dat de maatgevende milieufactiviteit zal worden gesitueerd binnen het kavelgedeelte waar de hoogste milieucategorie is toegestaan en andere, voor het milieu minder ingrijpende, activiteiten op de kaveldelen met een lagere milieucategorie kunnen worden ondergebracht.

Om de onduidelijkheid over de toegepaste systematiek van milieuzonering uit te sluiten in de regels het volgende bepaald:

"Op bouwpercelen aangewezen voor meerdere milieucategorieën, zijn bedrijven toegestaan tot de op dat perceel ten hoogste toegelaten milieucategorie, met dien verstande dat bij de situering van de verschillende bedrijfsonderdelen de voor het bouwperceel geldende milieuzones in acht genomen moeten worden."

Bedrijven moeten niet alleen voldoen aan de milieuzonering uit het bestemmingsplan maar ook aan de Wet milieubeheer. Deze wet kent een eigen beoordelingskader voor de milieueffecten van bedrijven. De toepassing daarvan zal er, zoals bij de zonerings, toe leiden dat milieubelastende activiteiten op een verantwoorde afstand van gevoelige functies worden gesitueerd. Beide instrumenten dienen daarmee eenzelfde doel en kunnen naast elkaar functioneren.

Maatbestemmingen in afwijking van de milieuzonering

Omdat het plangebied grotendeels een reeds bestaand bedrijventerrein betreft, doet de situatie zich voor dat er reeds gevestigde bedrijven zijn die een hogere milieucategorie hebben dan op het betreffende perceel conform de milieuzonering eigenlijk is toegestaan. Deze bedrijven hebben een maatbestemming gekregen. Bij vertrek van bedrijven met een dergelijke hogere categorie kan

eenzelfde bedrijf zich hier vestigen, of uitsluitend een bedrijf tot en met de milieucategorie, die volgens de plankaart is toegestaan.

Concreet gaat het hierbij om de volgende bedrijven:

Zeehavenbedrijf Dordrecht, 's-Gravendeelsedijk 175:

op- en overslaan van bulkmaterialen en containers

Bedrijfsactiviteiten zijn vergelijkbaar met:

SBI code 52241.3	Laad-, los en overslagbedrijven t.b.v. zeeschepen: ertsen, mineralen e.d. milieucategorie 5.3.
------------------	---

Standic B.V., (voorheen VOPAK) - Wioldrechtseweg 50:

op- en overslaan van vloeibare (chemische) producten en afvalstoffen

Bedrijfsactiviteiten zijn vergelijkbaar met:

SBI code 5151.2.2 -	groothandel in vloeibare en gasvormige brandstoffen, vloeistoffen, opslagcapaciteit ≥ 100.000 m ³ milieucategorie 5.1.
SBI code 6311.2.6 -	laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. zeeschepen: olie, LPG, e.d. milieucategorie 5.3

De Haan Oil Storage B.V. - Wioldrechtseweg 35:

op- en overslagbedrijf voor vloeibare aardolieproducten (K 1, K2, K3) en plantaardige olie.

Bedrijfsactiviteiten zijn vergelijkbaar met:

SBI code 5151.2.2	groothandel in vloeibare en gasvormige brandstoffen, vloeistoffen, opslagcapaciteit < 100.000 m ³ Milieucategorie 4.1.
SBI code 6311.2.6	laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. zeeschepen: olie, LPG, e.d. milieucategorie 5.3

Transnational Blenders - Wioldrechtseweg 37:

Fabriek voor smeerolie en koelvloeistoffen

Bedrijfsactiviteiten zijn vergelijkbaar met:

SBI code 2320.2	smeeroliën- en vettenfabrieken, milieucategorie 3.2
SBI code 5151.3	groothandel in minerale olieproducten milieucategorie 3.2
	opslag van gevaarlijke stoffen in emballage of in gasflessen, grote hoeveelheden milieucategorie 5.1.

Valvoline - Wioldrechtseweg 39

smeeroliefabrikant

Bedrijfsactiviteiten zijn vergelijkbaar met:

SBI code 2320.2	smeeroliën- en vettenfabrieken milieucategorie 3.2
SBI code 5151.3	groothandel in minerale olieproducten milieucategorie 3.2
	opslag van gevaarlijke stoffen in emballage of in gasflessen, grote hoeveelheden milieucategorie 5.1.
SBI code 52241.6	Laad- los en overslagbedrijven tbv zeeschepen: olie. LPG e.d. Milieucategorie 5.3

GB Plange (voorheen DSM bakery) - Mijlweg 77

productie grondstoffen voor broodsoorten en pastas

Bedrijfsactiviteiten zijn vergelijkbaar met:

SBI code 1589.1	bakkerij grondstoffenfabrieken milieucategorie 4.1
-----------------	---

Transterminal Dordrecht - Kreekweg 11 en 10 F (gehuurd van Silo).

op- en overslag van kunstmeststoffen en overige ongevaarlijke bulk- en stukgoederen (inclusief granen), alsmede het blenden/mengen en afzakken van kunstmeststoffen

De bedrijfsactiviteiten zijn vergelijkbaar met:

SBI code 5155.2	groothandel in kunstmeststoffen milieucategorie 2
	Opslag kunstmest, niet explosief milieucategorie 3.1
SBI-code 6311.1.4	laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. zeeschepen: granen of meelsoorten v.c. ≥ 500 t/u milieucategorie 5.1.

SIL0 - Kreekweg 4 en 10

op- en overslagbedrijf van rijst, granen, fijne zaden, peulvruchten en oliezaden in bulk.

De bedrijfsactiviteiten zijn vergelijkbaar met:

SBI-code 6311.1.4	laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. zeeschepen, granen of meelsoorten v.c. ≥ 500 t/u milieucategorie 5.1.
-------------------	--

4.2.3 Conclusie

Ten tijde van het opstellen van de geldende bestemmingsplannen was het toepassen van bedrijvonzonering nog niet aan de orde. Al geruime tijd is milieuzonering in bestemmingsplannen waar bedrijfsactiviteiten worden toegelaten een verplicht onderdeel.

In het plan voor de Zeehavens is deze zonering bijna gebiedsdekkend. De meeste bestaande bedrijfsactiviteiten passen in de milieuzonering die met toepassing van de brochure Bedrijven en milieuzonering op basis van onderzoek wordt voorgesteld.

In enkele gevallen is sprake van een zwaardere milieucategorie dan volgens de voorgestelde zonering zou zijn toegestaan. Voor die activiteiten is een afwijkende gebruiksregel opgenomen, op grond waarvan die activiteit positief wordt bestemd en onbelemmerd kan worden voortgezet.

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

Het plangebied bestaat grotendeels uit de buitendijks gelegen Zeehaven. Deze is vanaf circa 1930 gegraven. De buitendijks gelegen terreinen zijn opgehoogd met diverse materialen. De oudste delen zijn gemiddeld sterk verontreinigd met zware metalen en PAK. Bij nieuwere delen, zoals de Krabbepolder is de bodemkwaliteit veel beter, gemiddeld niet tot licht verontreinigd. Het slib van de waterbodem in de haven is sterk verontreinigd.

Naast deze algemene bodemkwaliteit van het gebied is er vanwege de historie met industriële activiteiten ook een aantal specifieke verontreinigingen aanwezig, van de grond maar met name ook van het grondwater.

Voor een aanzienlijk deel van deze specifieke verontreinigingen zijn reeds saneringen uitgevoerd of worden die voorbereid. De saneringen bestaan meestal uit het deels ontgraven, deels isoleren en beheersen van de verontreiniging.

Bij de voorbereiding en uitwerking van de businesscases ten behoeve van de revitalisering van het Zeehavengebied is het in beeld brengen van de bodemverontreiniging en indien nodig de sanering één van de projectonderdelen. Voor de rest van het terrein geldt dat de bodemkwaliteit aan de orde is bij nieuwe ontwikkelingen (bouwvergunning, milieuvergunning, verkoop en dergelijke). De bodemkwaliteit is niet van invloed op het bestemmen van het plangebied.

Op enkele locaties is sprake van een bevoegdheid tot planwijziging, maar daarbij kan informatie over de bodemkwaliteit bij de procedure tot planwijziging aan de orde komen.

4.3.3 Conclusie

Vanuit een oogpunt van bodemkwaliteit bestaat er geen bezwaar tegen de in dit bestemmingsplan opgenomen bestemmingen en bouw mogelijkheden.

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 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

Voor het overgrote deel is er in dit plangebied sprake van het beschrijven van de bestaande situatie. Er zijn enkele nieuwe ontwikkelingen voorzien waarbij het aspect duurzaamheid aan de orde zal kunnen komen.

Zo mogelijk zullen daarbij duurzaamheidsmaatregelen als groene daken en andere duurzaamheidsoplossingen als warmte-koude opslag worden gestimuleerd.

4.4.3 Conclusie

Bij (vooral) nieuwe ontwikkelingen zal aandacht moeten zijn voor het aspect duurzaamheid. Via de toetsing van de aanvraag om omgevingsvergunning zal dit nadere aandacht verkrijgen.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Regelgeving en beleid

Onderdeel van de ruimtelijke opgave is dat er aandacht wordt besteed aan de externe veiligheidsaspecten. Conform het in Dordrecht vastgestelde Toetsingskader Externe Veiligheid wordt in deze paragraaf aandacht besteed aan plaatsgebonden risico, groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten. Verder wordt ingegaan op de provinciale CHAMP-benadering.

Voor het beleidskader is de Structuurvisie Dordrecht van belang. Daarin is aangegeven dat dit industrieterrein geschikt is voor het toelaten van risicorelevante bedrijven, waarbij het uitgangspunt is dat de 10-6 contouren binnen het eigen terrein blijven. Verder wordt gebruik gemaakt van clusterzoning. Dat betekent dat, waar mogelijk, hindergevoelige (inclusief risicorelevante) industrie wordt ingepakt met lichtere bedrijvigheid.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) geeft de mogelijkheid om voor een gebied waarin zich risicorelevante bedrijven bevinden een veiligheidscontour vast te stellen. Parallel aan de vaststelling van dit bestemmingsplan stellen burgemeester en wethouders een veiligheidscontour vast.

De veiligheidscontour wordt opgenomen op de verbeelding (plankaart) en geborgd in de regels van dit bestemmingsplan.

De regeling van een veiligheidscontour wordt gekoppeld aan een regeling voor het groepsrisico. Daarmee wordt duidelijkheid gegeven over de mogelijkheden voor inpassing van Bevi-bedrijven en beogen we een duurzame grens te stellen tussen enerzijds het gebied waarbinnen we risicovolle activiteiten toestaan en anderzijds de meer kwetsbare omgeving.

De gegevens uit deze paragraaf zijn gebaseerd op de Rapportage Geactualiseerd milieuo advies bestemmingsplan Zeehavengebied Dordrecht van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, 22 maart 2012.

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 zijn 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 motiveringsplicht (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 genoemd toetsingskader is een aanvulling op en in sommige gevallen een invulling van CHAMP.

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.

Voor externe veiligheid (EV) worden twee normstellingen gehanteerd:

- het Plaatsgebonden Risico (PR) richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor individuele burgers.
- het Groepsrisico (GR) is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlidensrisico 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 risicobron overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen bij deze bron, 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 het 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 bij de risicobron 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 invloedsgebied 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. Voor het groepsrisico geldt in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, geen harde norm maar een oriënterende waarde.

Ter bepaling van de 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico en de hoogte van het groepsrisico zijn risicostudies uitgevoerd. De uitkomsten van deze studies zijn beoordeeld aan de hand van het provinciale en gemeentelijke beleid.

4.5.2 Onderzoek

Bedrijven

Binnen het plangebied zijn zes Bevi-bedrijven gelegen, waarvan drie bedrijven vallen onder het Besluit risico's zware ongevallen (BRZO-bedrijven). Daarnaast is er één EV-relevant bedrijf dat niet onder het Bevi valt. Buiten het plangebied is één voor dit plangebied relevant Bevi-bedrijf aanwezig.

Bedrijf	adres	EV-categorie	EV-relevante activiteit
Haan Oil Storage	Wieldrechtse weg 35	Bevi, BRZO	Opslag brandstoffen en minerale olieproducten, waaronder licht ontvlambare vloeistoffen
Transnational Blenders	Wieldrechtse weg 37	Bevi, PGS15	Aardolie verwerkend bedrijf, smeeroliefabriek

Ashland Nederland BV (Valvoline)	Wieldrechtse weg 39	Bevi, PGS15	Opslag 800 ton gevaarlijke stoffen
Transterminal Dordrecht (TTD)	Kreekweg 11	Bevi, BRZO	Opslag kunstmest
Chempropack	Donker Duyvisweg 45	Bevi, PGS15	Opslag en transport van chemicaliën
Standic	Wieldrechtse weg 50	Bevi, BRZO	Op- en overslag van vloeistoffen
Van der Wees Transporten	's-Gravende elsdijk 100	Geen Bevi, wel risicorelevant	Opslag gasflessen, containeroverslag
Dasic Holland	Mijlweg 's-Gravende el	Bevi, PGS 15	Gevaarlijke stoffen in emballage

Tabel 1 De risicorelevante bedrijven binnen en buiten het plangebied

Plaatsgebonden risico

In onderstaande tabel zijn de bedrijven vermeld en is de omvang van de contour van het plaatsgebonden risico omschreven.

Bedrijf	Omschrijving PR 10-6
Haan Oil Storage	In 2008 is een QRA uitgevoerd. De PR 10-6 loopt over de naastgelegen percelen, het water van de haven en het openbaar gebied (tot onder aan de dijk van de Wieldrechtseweg). Er is geen sprake van kwetsbare objecten binnen de PR 10-6.
Transnational Blenders	De PR 10-6 loopt over het naastgelegen perceel en over de Wieldrechtseweg.
Ashland Nederland BV (Valvoline)	In 2008 is een QRA uitgevoerd. De PR 10-6 reikt net tot over de perceelsgrenzen bij de naastgelegen percelen en de Wieldrechtseweg.
Transterminal Dordrecht (TTD)	In 2009 is een QRA uitgevoerd. De PR 10-6 ligt op eigen perceel (westelijk) en reikt net tot over het water van de haven.
Chempropack	In 2012 is een indicatieve berekening van de EV-contouren uitgevoerd. Daaruit blijkt dat de PR 10-6 rondom tot over de perceelsgrenzen reikt en tot op het perceel aan de overzijde van de Donker Duyvisweg. De PR 10-6 reikt niet tot aan het daar gevestigde kantoor.
Standic	In 2008 is een QRA uitgevoerd. De PR 10-6 ligt op eigen terrein en tot ruim op het water van de haven aan weerszijde van het perceel. De PR10-6 raakt het noordelijk deel van het naastgelegen perceel van Ashland.
Dasic Holland ('s-Gravendeel)	De PR 10-6 valt niet binnen het plangebied.

Tabel 2 met de PR-relevante bedrijven en de omschrijving van het plaatsgebonden risico PR 10-6

In het milieu-advies van de Omgevingsdienst is ook een figuur met de 10-6 contouren opgenomen. Voor de zes Bevi-bedrijven binnen het plangebied geldt dat de 10-6 contour de perceelsgrens overschrijdt. In de meeste gevallen beperkt die zich tot het water, de weg of openbare ruimte. In enkele gevallen loopt de 10-6 contour over het perceel van naastgelegen bedrijven.

Groepsrisico

In onderstaande tabel zijn de bedrijven vermeld en is het groepsrisico beschreven.

Bedrijf	Omschrijving groepsrisico
Haan Oil Storage	In 2008 is een QRA uitgevoerd. De rekenresultaten geven aan dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden.
Transnational Blenders	Het invloedsgebied bedraagt 930 meter. Het groepsrisico ligt beneden de oriëntatiewaarde.
Ashland Nederland BV (Valvoline)	In 2008 is een QRA uitgevoerd. De oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt ruimschoots onderschreden.
Transterminal	In 2009 is een QRA uitgevoerd. Het groepsrisico blijft ruim

Dordrecht (TTD)	onder de oriëntatiewaarde.
Chempropack	Het invloedsgebied bedraagt 275 meter. Tussen de risicocontour van het plaatsgebonden risico PR 10-6 per jaar en het invloedsgebied bedraagt de oppervlakte 22,42 ha. Hierbinnen werken circa 220 personen. De oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt niet overschreden.
Standic	In 2008 is een QRA uitgevoerd. De oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt niet overschreden.
Dasic Holland ('s-Gravendeel)	Het invloedsgebied voor het groepsrisico bedraagt 930 meter. Deze contour loopt over het plangebied. Tussen de risicocontour van het plaatsgebonden risico PR 10-6 en het invloedsgebied morgen circa 80 personen per hectare wonen en werken. Voor het hele invloedsgebied betreft dat 19.600 personen. Dat aantal wordt zeker niet gehaald. De oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt niet overschreden.

Tabel 3 met de GR-relevante bedrijven en de omschrijving van het groepsrisico

Voor geen van de in de tabel genoemde bedrijven wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico overschreden.

Transportroutes

Wegtransport gevaarlijke stoffen

Voor de aan- en afvoer van gevaarlijke stoffen over de weg zijn twee routes aangewezen, vanuit het noorden via de A16, Glazenplein en Mijlweg en vanuit het zuiden via N3, en Rijksstraatweg. Daarnaast is er sprake van (doorgaand) vervoer van gevaarlijke stoffen over de A16.

De bestemmingen binnen het zeehavengebied en de hiermee samenhangende vervoersbewegingen over de weg zijn voor de meest risicovolle gevaarlijke stoffen bekend. Het tankwagentransport van gevaarlijke stoffen van en naar de Wieldrechtseweg en Donkere Duyvisweg is verreweg het meest omvangrijk. Met name het bedrijf Standic en in mindere mate de Haan Oil Storage aan de Wieldrechtseweg bepalen de vervoersomvang. Bij een conservatieve benadering dient rekening gehouden te worden met de volgende aantallen transporten met gevaarlijke stoffen:

Stof	Omschrijving	Aantal transporten/jaar vanaf N217	Aantal transporten/jaar vanaf Laan der VN	Totaal
LF1	Brandbare vloeistoffen	3611	7720	11331
LF2	Zeer brandbare vloeistoffen	2197	1605	4402
LT1 en LT2	Toxische vloeistoffen	498	952	1300
GF1	Brandbare gassen	48		48
GF3	Licht ontvlambare gassen	90		90
GT3	Toxische gassen	10		10

Tabel 4 Vervoersbewegingen weg met gevaarlijke stoffen binnen het plangebied

De omvang van het totaal van dit tanktransport van gevaarlijke stoffen over de weg bedraagt ca. 17.000 transporten/jaar. In bijlage 1 van de (concept) Handreiking risicoanalyse transport is aangegeven waar de risicocontour PR 10-6 en de hoogte van het groepsrisico voor gegeven vervoerstromen voor de betreffende wegen (binnen de bebouwde kom, maximum snelheid 50 km/uur) en gegeven de omgevingspopulatie-dichtheden komen te liggen. Daaruit volgt dat voor de wegen binnen het plangebied geen sprake is van een 10-6 contour en dat het groepsrisico vanwege dit transport van gevaarlijke stoffen onder de 0,1 maal de oriëntatiewaarde ligt.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A16 is vanwege de vervoersbeperkingen van de Drechtunnel beperkt van omvang, in elk geval voor de categorieën meest gevaarlijke stoffen. Op grond van het Basisnet vervoer geldt een 10-6 contour van 22 meter, gemeten vanuit het hart van de A16. Binnen deze zone zijn in het plangebied geen kwetsbare objecten aanwezig of geprojecteerd. Met behulp van het populatiebestand groepsrisico en overeenkomstig bijlage 1 van de (concept) Handreiking risicoanalyse transport, is bepaald dat het groepsrisico onder de 0,1 maal de oriëntatiewaarde ligt.

In het kader van het nog vast te stellen Basisnet moet rekening worden gehouden met een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter vanaf de rand van de weg. Hierbinnen mogen slechts gemotiveerd en onderbouwd met maatregelen nieuwe kwetsbare objecten worden bestemd.

Railtransport gevaarlijke stoffen

Het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen is afgeleid uit de risicoanalyse van de huidige vergunde situatie van het spooreplacement Dordrecht. Hieruit komt het volgende beeld naar voren:

Stof	Omschrijving	Aantal wagons per jaar
C3	Brandbare vloeistoffen	332
D4	Zeer giftige vloeistoffen	159
Totaal		481

Tabel 5 Vervoersbewegingen spoor met gevaarlijke stoffen binnen het plangebied

In bijlage 1 van de (concept) Handreiking risicoanalyse transport is aangegeven dat er voor spoorvervoer met een maximum snelheid van 40 km/uur geen sprake is van een 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico. Met behulp van het populatiebestand groepsrisico is bepaald dat het groepsrisico onder de 0,1 maal de oriëntatiewaarde ligt.

De spoorlijn Dordrecht-Lage Zwaluwe ligt op meer dan 1000 meter afstand van het plangebied en is daarmee niet EV-relevant.

Watertransport gevaarlijke stoffen

Op basis van de circulaire RNVGS dient voor de Oude Maas en de Dordtse Kil rekening te worden gehouden met de onderstaande aantallen transporten met gevaarlijke stoffen.

Stof	Omschrijving	Aantal transporten/jaar Oude Maas (CEMT-klasse VIc)	Aantal transporten/jaar Dordtse Kil (CEMT-klasse VIc)
LF1	Brandbare vloeistoffen	9882	7430
LF2	Zeer brandbare vloeistoffen	13958	5694
LT1	Toxische vloeistoffen	146	91
GF2	Brandbare gassen	0	70
GF3	Licht ontvlambare stoffen	2135	3809
GT3	Toxische gassen	196	41

Tabel6 Vervoersbewegingen water met gevaarlijke stoffen binnen het plangebied

Binnen de Zeehaven zelf zijn geen externe veiligheidsrisico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over water te verwachten. Uit indicatieve risico-analyses voor de Oude Maas blijkt dat de plaatsgebonden risicocontour PR 10-6 op het water ligt. Uit deze analyse blijkt ook dat er geen enkel relevant groepsrisico optreedt.

Op grond van bijlage 1 van de (concept) Handreiking risicoanalyse transport is een inschatting gemaakt van de externe veiligheidsrisico's van beide vaarwegen ter hoogte van het plangebied. Daaruit volgt dat de PR 10-6 op het water ligt en dat het groepsrisico onder de 0,1 maal de oriëntatiewaarde ligt.

Bij het nog vast te stellen Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen dient rekening te worden gehouden met een plasbrandaandachtsgebied van 40 meter vanaf de oeverlijn van de Dordtse Kil en 25 meter vanaf de oeverlijn van de Oude Maas. Hierbinnen mogen slechts gemotiveerd en onderbouwd met maatregelen nieuwe kwetsbare objecten worden bestemd.

Buisleidingtransport gevaarlijke stoffen

Aan de rand van het plangebied, ten zuiden van de Wieldrechtseweg ligt een hogedruk gasleiding van de gasunie (12 inch en 40 bar). Uit een recent uitgevoerde risico-analyse blijkt dat de plaatsgebonden risicocontour PR 10-6 op de leiding zelf ligt. Het groepsrisico ligt onder de 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten

Binnen het plangebied zijn de volgende kwetsbare objecten aanwezig:

- De meubelboulevard aan de Mijlweg: hier is sprake van een complex waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd, met een gezamenlijk bruto oppervlak van meer dan 1.000 m².
- Het kantoor boven de autoshowroom aan de Mijlweg 61 (circa 1.600 m²).

- Het hoofdkantoor van Brenntag aan de Donker Duyvisweg (> 1.500 m²).
- Het kantoor van Vopak aan de Wioldrechtseweg 50 (> 1.500 m²).

Alle overige gebouwen binnen het plangebied waar mensen verblijven worden beschouwd als beperkt kwetsbare objecten. Daaronder vallen ook de volgende woningen binnen het plangebied:

- De woningen Mijlweg 50 en Mijlweg 54, gelegen tussen de A16 en de Mijlweg in het zuidoosten van het plangebied. Het gaat hier conform het Bevi om verspreid liggende woningen (2 woningen per hectare) en de woningen zijn daarmee te beschouwen als beperkt kwetsbaar.
- De bedrijfswoningen gelegen aan de Louterbloemenstraat, Fahrenheitstraat en 's-Gravendeelsedijk.

Binnen de invloed vanuit het plangebied zelf worden rondom het plangebied alle burgerwoningen en woonwijken (waaronder Wielwijk, Krispijn, buurtschap Wioldrecht, woningen aan de Amstelwijkweg) beschouwd als kwetsbaar object. De overige gebouwen zijn beperkt kwetsbaar. Daaronder valt ook Restaurant Chez Heeren Jansen gelegen aan de Wioldrechtseweg 52.

1. Ontwikkelingen

Het Masterplan Revitalisering beoogt een intensivering van bedrijvigheid binnen het gebied, onder meer vertaald in 1.250 extra arbeidsplaatsen ten opzichte van 2004. Nieuwe bestemmingen of uitbreiding betreft alleen de mogelijkheid om een deel van de Wilhelminahaven te dempen. De beoogde op- en overslag op die locatie betreft een gering aantal nieuwe arbeidsplaatsen en deze vallen binnen de doelstelling van 1.250.

2. Veiligheidscontour

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) geeft de mogelijkheid om voor een gebied waarin zich risicorelevante bedrijven bevinden een veiligheidscontour vast te stellen. Parallel aan de vaststelling van dit bestemmingsplan stellen burgemeester en wethouders een veiligheidscontour vast. De veiligheidscontour wordt opgenomen op de verbeelding (plankaart) en geborgd in de regels van dit bestemmingsplan.

De Structuurvisie stelt dat juist het Zeehavengebied binnen Dordrecht geschikt is voor het toelaten van risicorelevante bedrijven. Als uitgangspunt wordt daarbij gesteld dat de 10-6 contouren binnen het eigen terrein blijven. Dat lukt in de huidige praktijk niet bij alle bedrijven. Waar bedrijven elkaar op deze wijze beïnvloeden kan en mag anders worden gewogen dan de invloed van bedrijven op de meer kwetsbare omgeving. De veiligheidscontour beoogt beide te regelen: ruimte voor risicorelevante bedrijven binnen het kern- en havengebonden gebied van de Zeehaven en bescherming van de kwetsbare omgeving.

De veiligheidszone-Bevi omvat de percelen met de bestemming bedrijven 1, de havengebonden bedrijven. Op een drietal locaties langs de Mijlweg omvat de veiligheidscontour ook percelen met de bestemming bedrijven 2. Deze locaties liggen binnen de zone van havengebonden percelen, maar zonder eigen toegang tot de haven. Binnen de veiligheidszone-Bevi zijn risicorelevante (Bevi-)bedrijven toegestaan. De individuele 10-6 contouren van het plaatsgebonden risico van de betreffende bedrijven mag de veiligheidszone niet overschrijden. Binnen de veiligheidszone zijn nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten niet toegestaan, tenzij er sprake is van een functionele binding met de bestaande inrichting of het havengebied (havengebonden bedrijvigheid).

Buiten de veiligheidszone-Bevi staan we Bevi-bedrijven in dit plangebied niet toe. In de huidige situatie bevinden zich ook geen Bevi-bedrijven buiten de beoogde veiligheidscontour. Wanneer de functionele binding ontbreekt is een nieuwe Bevi-activiteit binnen het plangebied, ook binnen de veiligheidszone-Bevi, dus niet mogelijk.

3. Plaatsgebonden risico

De contouren van het plaatsgebonden risico van bovenstaande bedrijven blijven binnen de vastgestelde veiligheidszone-Bevi.

Voor nieuwe activiteiten (of inrichtingen) die onder het Bevi vallen geldt dat deze alleen toelaatbaar zijn wanneer deze havengebonden zijn en indien de contour voor het plaatsgebonden risico past binnen de vastgestelde veiligheidszone.

Bedrijven die niet onder het Bevi vallen maar die wel relevant zijn voor externe veiligheid zijn op grond van dit bestemmingsplan toegestaan. Hiervoor worden geen planvoorschriften opgenomen.

In die gevallen zal vanuit de Wet milieubeheer een zo veilig mogelijke situatie moeten worden voorgeschreven.

Regeling voor groepsrisico

Aanvullend op de regeling voor het plaatsgebonden risico willen we in het bestemmingsplan ook een regeling treffen voor het groepsrisico. Daarmee beogen we aanwezigen in en rondom het plangebied te beschermen door de kans op grootschalige incidenten in te perken. Daarbij maken we onderscheid tussen de aanwezigen binnen de veiligheidszone-Bevi en buiten de veiligheidszone maar binnen het industrie-/bedrijventerrein en de meer kwetsbare (woon)omgeving.

Conform de Structuurvisie Dordrecht 2020 streeft de gemeente voor de aan het Zeehavengebied grenzende woongebieden naar een zo laag mogelijke waarde van het groepsrisico, met een maximumwaarde van 0,75 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico voor bedrijven binnen de veiligheidscontour mag daarom voor de omliggende woongebieden niet meer bedragen dan 0,75 maal de oriëntatiewaarde.

Het groepsrisico voor bedrijven binnen de veiligheidszone mag voor de omliggende woongebieden en voor het omliggend industrie- en bedrijventerrein, niet meer bedragen dan één maal de oriëntatiewaarde. Dat is de standaardmaat voor groepsrisico in Nederland. Voor de bedrijven buiten de veiligheidszone geldt dat deze niet of in mindere mate georiënteerd zijn op gevaarlijke stoffen en de daarmee samenhangende risico's. De zelfredzaamheid mag hoog worden ingeschat, ten opzichte van de omliggende woonwijken.

Voor het groepsrisico binnen de veiligheidszone wordt in het bestemmingsplan geen regeling getroffen. Hier mag de hoogste mate van bewustzijn en zelfredzaamheid worden verwacht. Binnen de veiligheidszone volstaat het kader van de Wet milieubeheer ten aanzien van externe veiligheid en toepassing van best beschikbare technieken (BBT).

Met bovenstaande regeling wordt, conform de gemeentelijke Structuurvisie, ruimte geboden aan risicorelevante en aan havengebonden bedrijven. Met de veiligheidscontour stellen we een duurzame grens tussen enerzijds het gebied waarbinnen we risicovolle activiteiten toestaan en anderzijds de meer kwetsbare omgeving. Daarvoor is het wel noodzakelijk aanvullend een regeling voor het begrenzen van het groepsrisico op te nemen.

Naast bovenstaande regeling worden in het plangebied geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan, zoals woningen, clusters van detailhandel met grote bezoekersaantallen en grote kantoren.

Voor het groepsrisico zijn ook ontwikkelingen buiten het plangebied maar binnen het EV-invloedsgebied van belang. Voor het zuidelijk deel, Wieldrecht en Dordtse Kil I, zijn geen ontwikkelingen voorzien die een relevante toename van aanwezige mensen geeft. Dat geldt ook voor de Noordoostzijde van het gebied, voor het Maasterras wordt een conserverend bestemmingsplan voorbereid. In Dordt-West zijn wel ontwikkelingen gaande. De herstructurering daar leidt tot een vermindering van woningen en aanwezige mensen. Bovendien wordt de afstand tussen de risicobronnen en de kwetsbare functies bij de herstructurering vergroot.

4. Overige aspecten

Zelfredzaamheid

Binnen het plangebied zijn geen grote groepen mensen of groepen mensen die beperkt zelfredzaam zijn aanwezig. Functies voor beperkt zelfredzame personen worden niet toegestaan. In het gebied is wel een aantal doodlopende wegen en schiereilanden aanwezig. Dat is nadelig voor de vluchtroutes. In de meeste gevallen is er op of rond de wegen voldoende ruimte om met voertuigen te kunnen keren.

Van een aantal bedrijven reikt het invloedsgebied tot over de naastgelegen woongebieden. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen groepen van mensen die beperkt zelfredzaam zijn aanwezig.

Beheersbaarheid

Voor de bedrijven binnen het plangebied is de brand- en rampenbestrijding veelal geregeld in de milieuvergunningen. Dat geldt zeker voor de risicorelevante bedrijven. De aanwezige

BEVI-bedrijven beschikken over een recente milieuvergunning of er loopt momenteel een vergunningprocedure.

In het plangebied zijn voldoende primaire bluswatervoorzieningen aanwezig. Dit geldt echter niet voor de deellocaties Duivelseiland en PWA-kade. De realisatie van primaire bluswatervoorzieningen is daar een aandachtspunt bij de verdere ontwikkeling en bij de (milieu)vergunningverlening. Secundair bluswater is ruim voldoende aanwezig.

Resteffecten

Hier zijn geen aandachtspunten.

CHAMP

CHAMP betreft het afwegingskader voor groepsrisico van de provincie Zuid-Holland. CHAMP staat voor communicatie, horizon, anticipatie, motivatie en preparatie.

Het bestemmingsplan voorziet niet in een toename van het groepsrisico. Het bestemmingsplan beoogd door het vastleggen van een veiligheidscontour, een duurzame en verantwoorde begrenzing te regelen tussen enerzijds ruimte voor risicovolle en havengebonden activiteiten en anderzijds de meer kwetsbare omgeving (bedrijventerrein en woonwijken). Buiten deze veiligheidscontour worden Bevi-bedrijven niet toegelaten. Aanvullend op de veiligheidscontour is een regeling opgenomen om het groepsrisico te begrenzen.

Naast bovenstaande regeling worden in het plangebied geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan, zoals woningen, clusters van detailhandel met grote bezoekersaantallen en grote kantoren. Bedrijfskantoren groter dan 1.500 m² bvo zijn uitsluitend toegestaan na toetsing aan de veiligheidssituatie.

Communicatie

Het plan voorziet niet in een toename van groepsrisico. Communicatie daarover is niet aan de orde. Risicocommunicatie gericht op de bestaande stad, in dit geval het industrieterrein en de directe omgeving, blijft wel van belang. In overleg met de Veiligheidsregio zal de inzet van communicatie gericht op de bedrijven binnen de veiligheidszone worden overwogen.

Horizon

Het bestemmingsplan kijkt 10 jaar vooruit. Knelpunten ten aanzien van externe veiligheid worden niet voorzien. De hierboven beschreven systematiek ten aanzien van zowel bestaande als nieuw te vestigen risicorelevante bedrijven dient te waarborgen dat geen knelpunten met externe veiligheidsrisico's ontstaan.

Anticipatie

Zie hiervoor met name de tekst onder "beheersbaarheid". Met name bij de BEVI-bedrijven is dit aspect onderdeel van de milieuvergunning.

Motivatie

Het plan voorziet niet in een toename van het groepsrisico. Het plan beoogd een duurzame en verantwoorde begrenzing te regelen tussen enerzijds ruimte voor risicovolle en havengebonden activiteiten en anderzijds de meer kwetsbare omgeving (bedrijventerrein en woonwijken).

4.5.3 Conclusie

Op grond van het bovenstaande kan het volgende worden geconcludeerd.

- Er zijn geen knelpunten met het plaatsgebonden risico.
- Er zijn geen overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.
- Het plan voorziet in een veiligheidszone-Bevi voor risicovolle en havengebonden bedrijven. Buiten deze veiligheidszone zijn Bevi-bedrijven in het plangebied niet toegestaan.
- Binnen de veiligheidszone is de vestiging van nieuwe beperkt kwetsbare bestemmingen mogelijk onder de voorwaarde dat deze functioneel gebonden zijn aan het havengebied, of aan inrichtingen die voorafgaand aan de vaststelling al binnen de veiligheidscontour gevestigd waren.
- Binnen het plangebied worden geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan, zoals woningen, clusters van detailhandel met grote bezoekersaantallen. Voor bedrijfsgebonden kantoren geldt een maximum b.v.o. van 3.000 m², mits uit oogpunt van veiligheid verantwoord. De Regionale Brandweer moet vooraf advies uitbrengen.

- Er zijn geen grote knelpunten op de aspecten zelfredzaamheid en beheersbaarheid.
- Ondanks deze opsomming blijft de kans op zwaar ongeval met veel slachtoffers ook in dit plangebied en haar omgeving aanwezig.
- De gemeente vindt het resterend risico aanvaardbaar.

4.6 Natuur

4.6.1 Regelgeving en beleid

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet waarborgt de bescherming van veel in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld mogen worden (algemene verbodsbepalingen artikel 8 t/m 12). Verder is het niet toegestaan om hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren. De Flora- en faunawet heeft dan ook belangrijke consequenties voor ruimtelijke ingrepen.

Naast de wettelijke verbodsbepalingen is er altijd sprake van een algemene zorgplicht (artikel 2). Iedereen dient voldoende zorg in acht te nemen voor dieren, planten en hun leefomgeving. Dit houdt onder andere in dat handelingen worden nagelaten die negatieve gevolgen hebben voor soorten of dat maatregelen worden genomen om negatieve gevolgen te voorkomen.

Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk ontheffing van de Flora- en faunawet te krijgen. Artikel 75 biedt de mogelijkheid om ontheffing aan te vragen van overtreding van de verboden uit de artikelen 8 tot en met 18. Ontheffingen worden verleend door de Minister van Economische zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) voorheen het Ministerie van LNV. Met ingang van de WABO per 1 oktober 2010 is de Flora en faunawet "aangehaakt" bij de WABO-procedure. In plaats van een ontheffing Ff-wet wordt er dan een zogenaamde "verklaring van geen bedenkingen" (VVGB) afgegeven. Het afgeven van een VVGB vormt dan een onderdeel van de omgevingsvergunning. Het is echter nog steeds mogelijk om een aparte ontheffing aan te vragen bij het Ministerie van ELI, met als voordeel dat de doorlooptijd van de procedure korter kan zijn. Ontheffingen worden alleen verleend als aan bepaalde voorwaarden van zorgvuldigheid is voldaan. In de Flora- en faunawet zijn onder artikel 75 drie tabellen met soorten opgenomen waarvan het beschermingsregime verschilt. Dit hangt samen met de zeldzaamheid en kwetsbaarheid van de betreffende soorten. De voorgenomen werkzaamheden vallen onder het begrip "ruimtelijke ontwikkelingen".

Natuurbeschermingswet 1998/Natura 2000-gebied

De Natuurbeschermingswet ziet toe op de bescherming van specifiek aangewezen gebieden ten behoeve van specifieke instandhoudingsdoelen die worden vastgelegd in de aanwijzingsbesluiten van deze "Natura-2000" gebieden. De instandhoudingsdoelstellingen zijn verder uitgewerkt in o.a. het Natura 2000-doelen-document (Ministerie van LNV 2007) en ontwerp aanwijzingsbesluiten.

Krachtens Artikel 10a tweede lid Nb-wet dienen de instandhoudingsdoelstellingen te worden gewaarborgd van de leefgebieden van soorten en habitats die genoemd zijn in het aanwijzingsbesluit. Het gaat daarbij om het behoud van leefgebied voor soorten en habitats die op Europese schaal bedreigd zijn.

Per 1 oktober 2005 is een Nb-wet vergunning verplicht voor alle nieuwe projecten en handelingen die, gelet op de instandhoudingsdoelen:

- de kwaliteit van de natuurlijke habitats van soorten in het gebied kunnen verslechteren
- een verstorend effect kunnen hebben voor de soorten waarvoor het gebied is aangewezen
- de natuurlijke kenmerken van het gebied kunnen aantasten.

Daarnaast is er voor elk nieuw plan een goedkeuringsbesluit nodig (art. 19) indien door dat plan, gelet op de instandhoudingsdoelen:

- de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in het gebied kunnen verslechteren
- een verstorend effect kan optreden op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen.

De vergunningen worden verleend door de provincies (GS) of door de minister van LNV. Zij mogen slechts vergunning verlenen dan wel goedkeuring verlenen aan een plan als zij zich hebben verzekerd dat het project afzonderlijk of in combinatie met andere projecten of handelingen geen significante effecten heeft op de natuurlijke kenmerken van het gebied. In alle gevallen waarin significante effecten zouden kunnen optreden moet de initiatiefnemer vooraf een passende beoordeling van de gevolgen opstellen, die door GS in haar besluitvorming moet worden

betrokken. Deze regels zijn ook van toepassing indien de ingreep niet direct in het Natura-2000 gebied plaatsvindt, maar wel een effect daarop kan hebben.

Daarnaast zal Nederland in de komende jaren voor alle gebieden die samen het Natura 2000-netwerk vormen, beheerplannen opstellen. Deze beheerplannen maken duidelijk welke activiteiten wel en niet mogelijk zijn in en om Natura 2000-gebieden. Het dichtstbijzijnde Natuurbeschermingswetgebied (onderdeel van Natura 2000) is de Dordtse Biesbosch en ligt ten zuiden van het plangebied. Alle ontwikkelingen in of nabij het Natura 2000-gebied dienen vooraf getoetst te worden op hun gevolgen voor de te beschermen soorten en habitats. Deze status verplicht het gemeentebestuur er toe om bij de voorbereiding van een bestemmingsplan na te gaan of het plan tot aantasting van leefgebieden kan leiden. Vanwege de afstand van het plangebied tot de Dordtse Biesbosch zal de ontwikkeling van het onderhavige bestemmingsplan- geen gevolgen hebben voor Natura 2000.

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 verbindingzones) 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. Het onderhavige plangebied maakt geen deel uit van de provinciale EHS.

Beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur 2008-2013

In 2008 is 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

Begin 2012 is door het Natuurwetenschappelijk Centrum een Flora- en Fauna onderzoek uitgevoerd. Dit heeft het volgende opgeleverd.

Vleermuizen

Aan de Kilkade zijn vier dikke wilgen aangetroffen met nissen en/of holtes die mogelijk als verblijfplaats voor vleermuizen dienen. Daarnaast bleek tijdens het onderzoek dat ook het asielgebouw in Louter Bloemen geschikt is als verblijfplaats voor vleermuizen. Verder is bekend dat de Meervleermuis gebruik maakt van de watergangen als foerageergebied en vliegroute.

Vogels met een vaste verblijfplaats

In drie wilgen langs de Kilkade bevindt zich een nest van de Zwarte kraai (*Corvus corone*). Daarnaast is op het terrein van Rijkswaterstaat (Van Leeuwenhoekweg) een boom aangetroffen met een spechtenholte. Tijdens het onderzoek zijn geen jaarrond beschermde nesten waargenomen en zijn alleen exemplaren van algemeen voorkomende vogelsoorten gezien, zoals de Aalscholver (*Phalacrocorax carbo*), de Heggenmus (*Prunella modularis*), de Zilvermeeuw (*Larus argentatus*) en de Kramsvogel (*Turdus pilaris*).

Vaatplanten

In het plangebied zijn 5 tongvarens in haventaluds aangetroffen alsmede wilde marjolein tegen een gevel van een bedrijfsgebouw (Kilkade).

De beschermde plant Grote kaardenbol (*Dipsacus fullonum*) is in grotere aantallen aangetroffen en staat vermeld in tabel 1 van de Flora- en faunawet.

Verder zijn alleen algemeen voorkomende soorten aangetroffen zoals Zacht vetkruid (*Sedum sexangulare*), Ronde ooievaarsbek (*Geranium rotundifolium*) en Kleine varkenskers (*Coronopus didymus*).

Beschermde vaatplanten die mogelijk ook voorkomen binnen het plangebied zijn Gele helmblom (*Pseudofumaria lutea*), Lange ereprijs (*Veronica longifolia*) en Klein glaskruid (*Parietaria judaica*). Voor deze soorten is binnen het plangebied geschikt biotoop aanwezig. Alle drie de soorten worden vermeld in tabel 2 van de Flora- en faunawet.

Vissen

In de Wilhelminahaven zijn geen strikt beschermde vissoorten aangetroffen. Toch wordt op basis van gebiedskenmerken en biotoopeisen verwacht dat de beschermde Rivierdonderpad (*Cottus perifretum*) binnen het plangebied voorkomt: de basalten oeverbekleding vormt geschikt habitat. Onder andere door de schuilmogelijkheden tussen de blokken.

De Rivierdonderpad wordt vermeld in tabel 2 van de Flora- en faunawet en kan tijdens het vissen gemist zijn omdat de elektrische spanning te zwak is om tussen de basaltblokken door te dringen. Aanwezigheid van andere beschermde vissoorten kan op basis van biotoopeisen en verspreidingsgegevens uitgesloten worden. Wel zijn tijdens het onderzoek in de Wilhelminahaven vier exemplaren van de algemeen voorkomende vissoort Blankvoorn (*Rutilus rutilus*) aangetroffen.

Overig

Naast de blankvoorns zijn ook algemeen voorkomende zoetwaterslakken gevangen: vier exemplaren van de Stompe moeraslak (*Viviparus viviparus*), één Posthoornslak (*Planorbarius corneus*) en drie exemplaren van de Ovale poelslak (*Radix ovata*).

4.6.3 Conclusie

Op locaties waar mogelijk vleermuizen verblijven dient voorafgaand aan eventuele sloopwerkzaamheden vooraf nader onderzoek te worden uitgevoerd.

Er zijn geen jaarrond beschermde vogelnesten aangetroffen. De kraaiennesten kunnen echter jaarrond beschermd zijn indien deze gebruikt worden door vogels met een vaste verblijfplaats. Wanneer de wilgen gekapt moeten worden, dient nader onderzoek uitgevoerd te worden om vast te stellen dan wel uit te sluiten of de nesten gebruikt worden door vogels met een vaste verblijfplaats.

Voor alle vogelsoorten geldt dat rekening gehouden dient te worden met het broedseizoen. Binnen deze periode (globaal van 15 maart tot en met 15 juli), maar ook daarbuiten, mogen broedende vogels, hun nesten of jongen niet verstoord worden door werkzaamheden. Aanbevolen wordt om de werkzaamheden niet in de broedtijd van vogels uit te voeren. Indien dit niet mogelijk is, moet door een deskundige vastgesteld worden dat op het moment van de werkzaamheden geen sprake is van broedgevallen.

Indien de Wilhelminahaven (gedeeltelijk) gedempt wordt (na toepassing wijzigingsbevoegdheid), zullen de groeiplaatsen van de Tongvaren vernietigd worden. De plant staat vermeld in tabel 2 van de Flora- en faunawet. Om deze reden dient een ontheffing aangevraagd te worden, tenzij er een goedgekeurde gedragscode van toepassing is en/of er maatregelen genomen worden die een wezenlijke nadelige invloed op de soort voorkomen.

Bij uitvoering van de demping dient ook nader onderzoek naar de vissen plaats te vinden.

4.7 Geluid

4.7.1 Regelgeving en beleid

Algemeen

Sinds het einde van de jaren zeventig vormt de Wet geluidhinder (Wgh) een belangrijk juridisch kader voor het Nederlandse geluidbeleid. De Wet geluidhinder biedt onder andere geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerlawaai, spoorweglawaai en industrielawaai door middel van zonering. De Wet geluidhinder is daarom sterk gelinkt aan de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Wegverkeerlawaai

De Wgh biedt geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerlawaai bij de aanleg/wijziging van wegen of bij de bouw van woningen in de buurt van wegen.

De reikwijdte van de Wgh is beperkt tot een aandachtsgebied (een geluidzone) langs wegen. Binnen deze geluidzone zijn de regels van de Wgh van toepassing. Een andere beperking is dat de Wgh niet geldt voor 30-km wegen en voor woonerven. Een eventueel noodzakelijke akoestische afweging wordt in dergelijke gevallen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening gemaakt.

Industrielawaai

De Wgh verplicht om industrieterreinen waarop lawaai veroorzakende 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 gezonde 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 geluidzone mag de geluidbelasting als gevolg van de bedrijven op het gezonde industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen.

Spoorweglawaai

De Wgh biedt geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van spoorweglawaai bij de aanleg/wijziging van spoorwegen of bij de bouw van woningen in de buurt van spoorwegen.

De reikwijdte van de Wet geluidhinder (Wgh) is beperkt tot een aandachtsgebied (een geluidzone) langs spoorwegen. Binnen deze geluidzone zijn de regels van de Wgh van toepassing.

Door het plangebied loopt een stamlijn. Deze lijn wordt gebruikt voor aan- en afvoer van goederen voor een beperkt aantal bedrijven. De stamlijn sluit via het gebied Maasterras en het emplacement ter hoogte van de Weeskinderendijk aan op het landelijke spoorwegnet.

De lijn valt buiten de werkingssfeer van de Wet geluidhinder.

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

4.7.2 Onderzoek

Wegverkeerslawaaï

In het bestemmingsplan worden geen nieuwe woningen of de aanleg van nieuwe wegen mogelijk gemaakt.

Wel is meegenomen de verbreding van de Mijlweg tussen de Van Leeuwenhoekweg en het Glazenplein. Hiervoor is een projectprocedure doorlopen. In het kader van die procedure is aandacht geschonken aan het aspect verkeerslawaaï, met name voor de woningen aan de 1e Tolstraat. Uit onderzoek bleek dat de al hoge geluidbelasting van de Mijlweg en de A16 door de wegverbreding verder zou toenemen. Op grond hiervan is besloten de woonfunctie aan de 1e Tolstraat te beëindigen.

Inmiddels zijn de betreffende woningen aangekocht en gesloopt. De uitvoering van de verbreding van de Mijlweg is gestart.

Industrielawaai

Inleiding

Het Zeehavengebied maakt onderdeel uit van het gezoneerde industrieterrein Grootte Lindt/Dordt-West, gelegen in Zwijndrecht en Dordrecht. Het gezoneerde industrieterrein is bij Koninklijk Besluit van 19 april 1991 als zodanig bestemd en beoogt ruimte te bieden aan de vestiging van zogenaamde grote lawaaimakers. Rondom dit industrieterrein is een geluidzone vastgesteld. Buiten deze geluidzone mag de geluidbelasting vanaf het gezoneerde industrieterrein niet meer bedragen dan 50 dB(A). Binnen de geluidzone bevinden zich woningen. Voor een deel van deze woningen gelden hogere waarden.

In februari 2008 is het Zonebeheerplan Grootte Lindt/Dordt-West in werking getreden. Dit zonebeheerplan heeft tot doel om de zone te bewaken, de beschikbare geluidruimte te verdelen en het zonebeheer zorgvuldig uit te voeren. Het zonebeheerplan wordt gehanteerd bij vergunningverlening. Daarbij wordt getoetst aan het geluidbudget zoals dat in het zonebeheerplan is vastgelegd.

De afgelopen jaren is gebleken dat de juridische basis voor deze toets onvoldoende is. Vanuit de Wet milieubeheer dient met name de geluidzone in acht te worden genomen. Over de verdeling van de beschikbare geluidruimte heeft zich het idee ontwikkeld dat dit veeleer een ruimtelijk vraagstuk is. Daarmee is het bestemmingsplan het aangewezen document om de verdeling van geluid vast te leggen. In dit bestemmingsplan beogen we de verdeling van geluidruimte voor het Zeehavengebied vast te leggen conform het in 2008 in werking getreden Zonebeheerplan Grootte Lindt/Dordt-West.

Na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan zal de geluidverdeling van het Zonebeheerplan worden ingetrokken. De geluidverdeling van het Zonebeheerplan blijft van kracht voor de overige delen van het gezoneerde industrieterrein tot het moment waarop ook daar de verdeling van geluidruimte in de betreffende bestemmingsplannen is vastgelegd.

Juridische aspecten

Zonebewaking

Zonebewaking richt zich op het voorkomen van overschrijdingen van grenswaarden, te weten de voorkeursgrenswaarde op de zonegrens en hogere waarden. Zonebewaking is gebaseerd op de Wet geluidhinder en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (voorheen milieubeheer). Op grond van de Wet geluidhinder is een geluidzone vastgesteld en zijn hogere waarden vastgesteld voor (een deel van) de woningen binnen de geluidzone. Op grond van de Wabo (voorheen de Wm) wordt bij vergunningverlening de voorkeursgrenswaarde op de zonegrens (en de hogere waarden) in acht genomen. Zonebewaking is geen onderdeel van dit bestemmingsplan.

Verdeling geluidruimte

De verdeling van geluidruimte op het industrieterrein zelf wordt niet geregeld in de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer. Een regeling hiervoor is echter noodzakelijk voor een duurzame invulling van het industrieterrein. Zonder een regeling geldt "wie het eerst komt, die het eerst maakt". Dat kan tot gevolg hebben dat delen van het industrieterrein niet of onvoldoende benut worden. Daarnaast leidt dit tot grote onzekerheid voor ondernemers. Met name bij

wijzigingen in activiteiten is op voorhand geen zekerheid over het te verkrijgen geluidbudget. Ook dit kan leiden tot ongewenste gevolgen voor het industrieterrein.

Dit bestemmingsplan voorziet in een dergelijke regeling. De verdeling van geluid wordt op grond van de Wro ruimtelijk geordend en vastgelegd. Daarmee wordt voorzien in een duurzame en goede ruimtelijke invulling van het industrieterrein.

Geluidverdeling

In dit bestemmingsplan wordt de verdeling van de beschikbare geluidruimte vastgelegd. Daarmee is op voorhand duidelijk welk geluidbudget er voor een bepaald bouwperceel beschikbaar is. Daarmee is bovendien verzekerd dat er voor elk bouwperceel een geluidbudget beschikbaar is. De verdeling van de beschikbare geluidruimte wordt in dit hoofdstuk verder uitgewerkt.

Voorgeschiedenis

In 1991 is de geluidzone vastgesteld. In 2004 bleek dat er sprake was van overschrijding van grenswaarden. Tegelijkertijd was een fors deel van het industrieterrein niet of onvolledig in gebruik. In 2005 is gestart met de aanpak van de geluidproblematiek.

Maatgevende bedrijven zijn onderzocht en vergunningen zijn aangepast. Het zonebeheer is op orde gebracht en er is een zonebeheerplan opgesteld dat begin 2008 in werking is getreden. Bij het opstellen van een geluidverdeling bleek dat bestaande (en vergunde) activiteiten en de beoogde revitalisering niet inpasbaar waren.

Op onderdelen bleek de geluidzone (inclusief hogere waarden voor woningen daarbinnen) zoals die in 1991 was vastgelegd niet te voldoen. In het zonebeheerplan is bij de geluidverdeling de vergunde geluidruimte in kaart gebracht en resteerde slechts in beperkte mate geluidruimte voor de beoogde revitalisering.

Daarop is een traject gestart voor het herzien van de geluidzone en hogere waarden voor woningen binnen de geluidzone. Dat traject is afgerond. De geluidruimte voor de beoogde revitalisering is daarmee nu ook beschikbaar.

De geluidzone en de hogere waarden zijn dus afgestemd op de voor de geluidverdeling benodigde geluidruimte. Er resteert daarmee vrijwel geen extra of vrije geluidruimte. Er wordt een kleine marge gehanteerd voor onvoorziene zaken zoals bijvoorbeeld reflectie en afscherming van gebouwen.

Emissie en immissie

Er zijn in het zonebeheer twee manieren om een geluidbudget vast te leggen, in emissie en in immissie. Emissie zegt iets over de hoeveelheid geluid die op een bouwperceel geproduceerd mag worden. Immissie zegt iets over de hoeveelheid geluid waarmee de omgeving belast mag worden. Een immissiebijdrage is nauwkeuriger als het er om gaat de totale hoeveelheid geluidruimte te verdelen. Het voordeel van het werken met een immissiebijdrage per deelgebied is ook dat deze werkwijze vanzelf bijdraagt aan inwaartse zoning.

Daarmee wordt bedoeld dat de grootste geluidproductie zoveel mogelijk centraal in het gebied wordt gesitueerd en de minste geluidproductie juist aan de randen van het gebied. Op deze manier kan de maximale hoeveelheid geluid (en daarmee activiteiten) binnen het gezoneerde terrein worden ingepast.

Om bovenstaande redenen is bij de geluidverdeling gekozen voor het vastleggen van een geluidbudget in een immissiebijdrage. De immissiebijdrage is gerelateerd aan de buitengrens van de geluidzone en de bij het zonebeheer gehanteerde 26 zonepunten (figuur 1.).

< invoegen figuur 1 >

Omdat de immissiebijdrage van een bouwperceel niet goed zichtbaar is te maken, is een indicatieve emissiewaarde per vierkante meter bepaald. In bijlage 1 van de regels zijn de deelgebieden binnen het gezoneerde industrieterrein kort beschreven met daarbij de indicatieve emissiewaarde per vierkante meter. Aan de hand hiervan is eenvoudig een eerste indruk te krijgen van het beschikbare geluidbudget voor een bepaald bouwperceel en hoe zich dat verhoudt tot andere delen van het industrieterrein. Dit is slechts indicatief. Het specifieke geluidbudget voor een bouwperceel wordt bepaald aan de hand van de immissiebijdragen uit bijlage 2 van de regels.

Geluidverdeling

De verdeling van geluidruimte is overgenomen uit het zonebeheerplan dat begin 2008 in werking is getreden. Op basis van het bestaande gebruik en de geplande ontwikkelingen is het gezoneerde industrieterrein in deelgebieden verdeeld en is een immissiebijdrage per vierkante meter per deelgebied bepaald.

In figuur 2 zijn de deelgebieden weergegeven. In bijlage 1 is bij deze tekening ook een typering van de deelgebieden beschreven.

In bijlage 2 is de immissiebijdrage per deelgebied weergegeven. Deze is als immissiebijdrage per vierkante meter weergegeven. Aan de hand van deze bijdrage per vierkante meter is het geluidbudget van een bouwperceel te bepalen. Deze immissiebijdrage wordt gehanteerd als het beschikbare geluidbudget voor het bouwperceel en dat is waaraan getoetst wordt bij het bestemmingsplan.



figuur 2

Geluidruimte voor de ontwikkelingslocaties en de Wilhelminahaven

Bij de verdeling van de geluidruimte is rekening gehouden met de ontwikkelingslocaties van het Masterplan Revitalisering Zeehavengebied Dordrecht. Dit Masterplan is op 22 mei 2007 door de gemeenteraad vastgesteld. De ontwikkelingslocaties ZHD, voormalig NS-terrein, PWA-kade en achterterrein, Kop van de Kilkade en Duivelseiland zijn verwerkt in de verdeling van geluidruimte. De betreffende immissiebijdrage per vierkante meter voor deze deelgebieden is opgenomen in bijlage 2.

Voor een deel van de Wilhelminahaven is een demping voorzien. Voor dit nieuwe deel van het industrieterrein is een geluidbudget gereserveerd. Demping is mogelijk met toepassing van een in de regels opgenomen wijzigingsbevoegdheid. Daarbij wordt de bestemming Water-Haven omgezet in de bestemming Bedrijf-1. Bij toepassing van die wijzigingsbevoegdheid zal tevens het geluidbudget voor de betreffende gronden worden vastgesteld.

Planregels

Bovenstaande geluidverdeling is op de plantekening aangeduid als gezoneerd industrieterrein. In de planregels zijn voor de aanduiding "zone geluidverkaveling" regels opgenomen voor de verdeling van de beschikbare geluidruimte.

Allereerst is geregeld hoe het geluidbudget wordt bepaald. Dat gebeurt aan de hand van de in bijlage 1 onderscheiden deelgebieden. In bijlage 2 is per deelgebied de immissiebijdrage per vierkante meter opgenomen. Aan de hand daarvan kan het geluidbudget voor een bouwperceel worden bepaald, weergegeven als equivalent geluidniveau in dB(A) en gerelateerd aan de 26 zonepunten, volgens de formule $L_{\text{bouwperceel}} = L_w + 10\log N$. $L_{\text{bouwperceel}}$ staat daarbij voor het geluidbudget (per zonepunt); L_w staat voor het equivalent geluidniveau per vierkante meter opgenomen in bijlage 2; N staat voor het aantal vierkante meters.

Het geluidbudget wordt bepaald als een immissiebijdrage op de 26 zonepunten rondom het industrieterrein. Daarbij zal het in veel gevallen zo zijn dat de immissiebijdrage op de ver weg gelegen zonepunten erg laag en te verwaarlozen is.

Om te voorkomen dat er problemen met de inpassing ontstaan bij verwaarloosbare immissiebijdragen is een ondergrens bepaald (rapportage Peutz d.d. 28 februari 2012). Die ondergrens is bepaald op 17 dB(A). Als de geluidruimte, op basis van bijlage 2 bepaald, op één of meer zonepunten beneden de 17 dB(A) ligt, dan mag voor die betreffende zonepunten 17 dB(A) worden aangehouden.

In een gebruiksregel is vervolgens vastgelegd dat het geluidbudget niet mag worden overschreden. Dit geldt in beginsel voor alle bedrijfsactiviteiten, ook die niet worden aangemerkt als activiteiten die in belangrijke mate geluidhinder veroorzaken.

In de huidige situatie is dit vastgelegd in vergunningvoorschriften en de daarbij behorende akoestische onderzoeken. Bij een nieuwe aanvraag voor een omgevingsvergunning moet de aanvrager met een akoestisch onderzoek aantonen dat het geluidbudget voor het betreffende bouwperceel niet wordt overschreden. Daarbij geldt dat het totaal van aan het bouwperceel toe te rekenen geluid wordt meegerekend, ook bijvoorbeeld de laad- en losactiviteiten bij schepen aan de kade van een bouwperceel.

Een uitzondering wordt gemaakt voor Barim type B-bedrijven. Veel van deze bedrijven zijn akoestisch niet relevant. In die gevallen willen we voorkomen dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd, een inpassingstoets moet plaatsvinden en dat maatwerkvoorschriften moeten worden opgelegd. We zoeken daarbij aansluiting bij het standaardvoorschrift voor geluid uit het Activiteitenbesluit. Wanneer een Barim type B-bedrijf zonder akoestisch onderzoek aannemelijk kan maken dat de totale geluidemissie vanaf het bouwperceel de 93 dB(A) niet overschrijdt, dan hoeft dit bedrijf niet over een akoestische rapportage te beschikken. Ook voor deze bedrijven geldt wel het ten hoogste toegelaten geluidbudget.

Hierboven is al vermeld dat er met de verdeling van de geluidruimte vrijwel geen extra of vrije geluidruimte resteert. Het kan echter voorkomen dat een gebruiker van een bouwperceel net niet uitkomt met het ten hoogste toegelaten geluidbudget. In de planregels is een regeling opgenomen om af te kunnen wijken van de gebruiksregel, waarmee een hoger geluidbudget op een bouwperceel kan worden toegestaan. Het college van burgemeester en wethouders kan een omgevingsvergunning verlenen onder de voorwaarden zoals onder artikel 20.2.4 opgenomen.

In de planregels is ook een regeling opgenomen voor het verhogen van het geluidbudget voor een bouwperceel, gelijktijdig met het verlagen van het geluidbudget van een ander bouwperceel. Het college kan de verdeling van geluidruimte wijzigen onder de voorwaarden zoals in artikel 20.2.6 opgenomen.

Tot slot is in de planregels een regeling getroffen voor het slopen van grote gebouwen. Voor een dergelijke sloop is een vergunning nodig om af te wijken van het bestemmingsplan. Het doel hiervan is te voorkomen dat gebouwen worden gesloopt die voor het geluid van andere bedrijven een voor geluid afschermdende werking hebben. Deze regeling is beperkt tot gebouwen met een bouwhoogte van meer dan 6 meter of een breedte van meer dan 10 meter.

Een onderzoek naar de geluideffecten van het slopen van gebouwen, zoals bedoeld in artikel 20.2.6 onder lid 2.a, kan worden uitgevoerd door de zonebeheerder. Onderzoek naar compenserende voorzieningen, zoals bedoeld in artikel 20.2.6 onder lid 2.b moet door de aanvrager worden uitgevoerd.

4.7.3 Conclusie

In het voorliggende bestemmingsplan spelen verkeerslawaaï en spoorweglawaaï geen rol. Voor industrielawaaï wordt een regeling opgenomen waarmee een juridische grondslag ontstaat voor verdeling van de beschikbare geluidruimte.

4.8 Groen

4.8.1 Regelgeving en beleid

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

Parken zijn de kern van het openbaar groen en vaak ook het openbaar gebied. Het groengebied Louter Bloemen wordt in de Nota Parken aangemerkt als park. Het gebied wordt gekenmerkt door de waardevolle monumentale bomen en de groen kwaliteit temidden van het industriegebied, waarbij de kleinschaligheid, ontoegankelijkheid en het medegebruik door het dierenasiel van invloed zijn op de kwaliteit.

Louter Bloemen is als zodanig vermeld in de Stedelijke Ecologische Structuur. De bomen in dit gebied en de boombeplanting in de middenberm van de Nijverheidsstraat zijn vermeld op de Bomenlijst.

4.8.2 Onderzoek

Ook qua beheer van groen zijn geen bijzonderheden geconstateerd.

4.8.3 Conclusie

Het bestemmingsplan gaat uit van handhaving van het groengebied Louter Bloemen, met dien verstande dat het aanwezige dierenasiel een positieve bestemming krijgt.

4.9 Luchtkwaliteit

4.9.1 Regelgeving en beleid

Wet luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit van 15 november 2007 vervangt het Besluit luchtkwaliteit van november 2005.

De wet is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om:

- negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken;
- mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In de wet zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide en stikstofdioxiden, zwevende deeltjes, lood, koolmonoxide en benzeen. Van deze grenswaarden mag niet worden afgeweken. De plandrempels zijn voor de jaren 2007 tot en met 2010 voor alle stoffen, behalve stikstofdioxide, gelijk aan de grenswaarden.

Met deze Wet is tevens ingezet op het opstellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (afgekort NSL).

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

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". 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 sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of een gelijkblijvende concentratie van de betreffende stof;
- er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk;
- het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

4.9.2 Onderzoek

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is de luchtkwaliteit beschouwd en zijn de effecten van de nieuwe planontwikkeling op de luchtkwaliteit berekend. De uitkomsten hiervan zijn vastgelegd in de Rapportage Luchtonderzoek Bestemmingsplan Zeehavengebied Dordrecht (Milieudienst, 12 mei 2009). De uitkomsten zijn getoetst aan de grenswaarden zoals die worden gedefinieerd in de Wet milieubeheer (11 oktober 2007). Daarnaast is in de beoordeling betrokken het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL, juni 2008), waarin de Zeehaven als "in betekenende mate" (IBM) project is opgenomen en het Regionaal Programma Luchtkwaliteit 2006-2015, waarin de maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit zijn opgenomen. Deze maatregelen zijn ook onderdeel van het NSL.

Voor de opzet van het onderzoek en de gehanteerde uitgangspunten wordt verwezen naar de rapportage van de Milieudienst.

Huidige situatie

In de huidige situatie wordt ter hoogte van het Glazenplein de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie voor NO₂ (40 µg/m³) overschreden. De plandrempel voor NO₂ (46 µg/m³) wordt alleen ter plaatse van de tunnelmond (buiten het plangebied) overschreden.

Binnen het beschouwde gebied wordt nergens de jaargemiddelde concentratie voor PM₁₀ (40 µg/m³) overschreden. Ter hoogte van de tunnelmond wordt wel de norm voor het aantal dagen boven de 24-uursgemiddelde concentratie overschreden.

Autonome ontwikkeling

Bij een autonome ontwikkeling doen zich in de jaren 2015 en 2020 geen overschrijdingen meer voor van de jaargemiddelde concentratie voor NO₂ (40 µg/m³). Dat geldt ook voor PM₁₀.

Planontwikkeling

De beoogde planontwikkeling leidt tot een verhoging van de jaargemiddelde concentratie voor NO₂ in een omvang tussen 0,4 en 1,2 µg/m³ in 2015 en van circa 0,4 µg/m³ in 2020. Dit is een verhoging "in betekende mate". Wel is het zo dat in de berekende jaren 2015 en 2020, ook met de planontwikkeling meegerekend, er geen overschrijdingen zijn van de jaargemiddelde concentratie voor NO₂.

Voor PM₁₀ geldt dat de planontwikkeling tot een heel geringe verhoging van de concentraties leidt, zowel voor 2015 als 2020 niet in betekende mate en zonder dat ergens de grenswaarden worden overschreden.

NSL en Regionaal Programma Luchtkwaliteit

Op grond van de saneringstool van het NSL zijn de Mijlweg en de Laan der Verenigde Naties als aandachtspunten benoemd waar de concentratie NO₂ groter is dan 38 µg/m³. De uitkomsten van het onderzoek van de Milieudienst Zuid-Holland Zuid, dat als een aanvulling of detaillering van de saneringstool wordt beschouwd, komen hiermee overeen. De uitkomsten liggen iets lager. Onderdeel van het NSL, en opgenomen vanuit het Regionaal Programma Luchtkwaliteit 2006-2015, zijn maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Die maatregelen zijn gericht op het terugdringen van de NO₂-concentratie, als de meest kritische parameter. Regionale en lokale generieke maatregelen geven in 2015 naar verwachting een verlaging van de NO₂-concentratie van 0,47 µg/m³. Alle verkeersmaatregelen rondom het Glazenplein (inclusief de verbreding van de Mijlweg) leiden naar verwachting tot een verlaging van de NO₂-concentratie van 2 µg/m³). Deze gebiedsmaatregelen voorzien ruimschoots in de compensatie van de toename van luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van de beoogde planontwikkeling.

4.9.3 Conclusie

De uitvoering van het bestemmingsplan leidt niet tot problemen op het gebied van luchtkwaliteit.

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

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.

4.10.2 Onderzoek

De verkeersstructuur kan worden verklaard uit de geleidelijke ontwikkeling van het plangebied in de vorige eeuw, waarbij de ligging direct westelijk van de A16 een belangrijk gegeven is. Een goede ontsluiting op deze belangrijke noord-zuidverbinding in het landelijke hoofdwegennet draagt bij aan het functioneren van het voor Dordrecht en de regio belangrijke werkgelegenheidsgebied.

De route Mijlweg - Rijksstraatweg ligt westelijk van en parallel aan de A16. Aan de noordzijde komt de route uit op het Glazenplein, dat niet alleen aansluit op het locale hoofdwegennet, maar ook rechtstreeks aansluiting geeft op de A16.

De verkeersafwikkeling laat te wensen over. Regelmatig ontstaan in de spitsuren problemen, waaronder in de Drechttunnel, veroorzaakt door onvoldoende verkeersdoorstroming op het Glazenplein en het noordelijk deel van de Mijlweg. Aanpassing van het Glazenplein en verbreding van de Mijlweg tot aan de Van Leeuwenhoekweg moeten hier een oplossing bieden.

Aan de zuidzijde eindigt de route bij het knooppunt N3-A16, dat van belang is voor verkeer naar/uit het zuiden en oosten (via N3 en A15) van het land.

Alle deelgebieden zijn direct of indirect ontsloten via de Mijlweg-Rijksstraat

De belangrijkste wegen in het gebied zijn voorzien van een fietspad of -strook, die bijdragen aan het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer. De fietsbrug over de A16 ter hoogte van de Woonboulevard en het viaduct in de Copernicusweg zorgen voor goede oost-west verbindingen met de oostelijk van de A16 gelegen woonwijken.

4.10.3 Conclusie

De aanwezige wegenstructuur blijft op grond van het bestemmingsplan ongewijzigd.

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.

Beleidslijn Grote rivieren

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

Het toepassingsgebied van de Beleidslijn grote rivieren omvat het gehele rivierbed, waarvoor de vergunningplicht ingevolge artikel 1a van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) van toepassing is. In deze wet worden de rivieren, behorende tot de wateren in beheer bij het Rijk, begrensd door de buitenkruinlijn van de primaire waterkering in de zin van de Wet op de waterkering dan wel, waar zodanige waterkering ontbreekt door de bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde lijn van de hoogwaterkerende gronden.

De gebieden als bedoeld in artikel 6.16 van de Waterregeling zijn gedeelten van het rivierbed waar op basis van rivierkundige gronden en via een algemene maatregel van bestuur het vergunningenregime van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken niet van toepassing is. Deze

aanduiding betekent dat de betreffende gebieden vanuit rivierkundig oogpunt (vanuit het rivier- en stroombelang) minder van belang worden geacht. Bescherming van dat belang door middel van een vergunningstelsel is daarmee niet noodzakelijk.

De overwegingen die hebben geleid tot het aanwijzen van deze gebieden maken duidelijk dat deze gebieden voor het realiseren van de doelstellingen van deze beleidslijn feitelijk geen rol spelen. Daarom vallen deze gebieden – ondanks de ligging in het rivierbed – niet onder het toepassingsgebied van de Beleidslijn grote rivieren.

Deze gebieden blijven wel deel uit maken van het rivierbed. Dit betekent dat sommige van deze gebieden bij hoogwatersituaties onder water kunnen staan. Bouwen in deze, in het rivierbed gelegen artikel 2a-gebieden, geschiedt net als elders in het rivierbed op eigen risico. Ook hier is het Rijk niet aansprakelijk voor eventuele schade.

Het Zeehavengebied ligt binnen toepassingsgebied van de Beleidslijn. De Oude Maas, de Dordtsche Kil en Mallegat (noord) zijn aangeduid als "stroomvoerend regime". De wateren binnen het havengebied zijn aangeduid als "artikel 2a Wbr" gebied

Waterschapsbeleid

In het Waterbeheerplan 2009-2015 (2009) staat hoe Hollandse Delta het waterbeheer in het werkgebied in de komende jaren wil uitvoeren. Daarbij gaat het om betaalbaar waterbeheer met evenwichtige aandacht voor veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit, duurzaamheid en om het watersysteem als onderdeel van de ruimtelijke inrichting van ons land.

Het Waterbeheerplan beschrijft de uitgangspunten voor het beheer, de ontwikkelingen die de komende jaren verwacht worden en de belangrijkste keuzen die het waterschap moet maken. Daarnaast geeft het Waterbeheerplan een overzicht van maatregelen en kosten. De maatregelen voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn onderdeel van het plan.

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 verlaagd de hydraulische belasting van de afvalwaterzuivering. Bij een toename van aaneengesloten verhard oppervlak van 250 m² of meer moet voor hemelwater een watervergunning worden aangevraagd in het kader 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.

Beleidsplan Waterkeringen Kijk op dijk en duin (december 2006)

Dit beleidsplan 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 in de verbeelding moeten worden aangegeven.

Het plangebied valt binnen dijkkringgebied 22 waarbij de primaire waterkering volgens de Wet op de waterkering moet voldoen om een hoogwaterstand met een voorkomingskans van 1 maal per 2.000 jaar te kunnen weerstaan.

Waterkering

De 's-Gravendeelsedijk, Van Leeuwenhoekweg, Mijlweg en Wieldrechtseweg fungeren als hoofdwaterkering. Verder bevindt zich ter hoogte van de Johan Wagenaarstraat /Diepenbrockweg een regionale waterkering (voorheen 'secundaire waterkering'). Met deze functie dient in het bestemmingsplan rekening te worden gehouden. Concreet betekent dit dat de waterkering een daarop gerichte bestemming verkrijgt. Deze bestemming valt samen met de overige bestemmingen die voor de zone van de waterkering gelden en wordt daarom aangeduid als een dubbelbestemming.

De dubbelbestemming "Waterstaat- Waterkering" houdt in dat bouwen alleen rechtstreeks is toegestaan als dit ten behoeve van de waterkering is. Bouwactiviteiten die ten dienste staan van de andere hier geldende bestemmingen zijn niet toegestaan, tenzij hiervoor een

omgevingsvergunning is verkregen. De vergunning kan alleen worden verleend indien daardoor het belang van de waterkering niet in gevaar komt.

Voordat burgemeester en wethouders zo'n omgevingsvergunning verlenen wordt de beheerder van de waterkering, het Waterschap, in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen omtrent de toelaatbaarheid van het bouwplan.

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

Voorzover het bestemmingsplan in het toepassingsgebied van het Stedelijk Waterplan ligt, is in dat kader het nodige onderzoek verricht.

Het bestemmingsplan Zeehavens brengt geen wijziging in de bestaande ligging en afmetingen van de Oude Maas, Dordtsche Kil en de havenbekkens.

Het bestemmingsplan voorziet wel in de mogelijkheid om een deel van de Wilhelminahaven te dempen. Hiervoor is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Voorzover nodig zullen te zijner tijd bij toepassing van die wijzigingsmogelijkheid de noodzakelijke onderzoeken worden uitgevoerd.

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

Voorzover het plangebied buiten de hoofdwaterkering ligt is Rijkswaterstaat bevoegd gezag, waarmee tijdens de voorbereiding van het plan overleg heeft plaatsgevonden.

HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Planmethodiek

De verschillende bestemmingen zijn met hun bouwgrenzen direct van de verbeelding af leesbaar. Er wordt zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de bestaande situatie.

Door middel van ruime bestemmingen en mogelijkheden van afwijking is gestreefd naar een bestemmingsplan dat de nodige flexibiliteit biedt.

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

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 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.

5.3 Bestemmingen

In iedere bestemming is in de bestemmingsomschrijving aangegeven voor welke doeleinden de aangewezen gronden zijn bestemd. Verder kunnen per bestemming -naar behoefte - de volgende regels worden opgenomen:

- bouwregels
- nadere eisen
- afwijken van de bouwregels
- specifieke gebruiksregels
- afwijken van de gebruiksregels
- omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden
- omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk
- wijzigingsbevoegdheid.

In het gehele plangebied wordt gewerkt met bouwvlakken waarbinnen de gebouwen zijn toegestaan. De bouw mogelijkheden zijn enerzijds afgestemd om ruimtelijke en economische potenties, uiteraard rekening houdend met omgevingsfactoren.

Artikel 3 - Bedrijf 1

Artikel 4 - Bedrijf 2

Artikel 5 - Bedrijf 3

Het grootste deel van het plangebied is bestemd voor "Bedrijf". Het plan gaat uit van een onderverdeling in 3 bestemmingen. Het onderscheid heeft te maken met de specifieke kenmerken die zich in het gebied voordoen, c.q. eigenschappen die in het plan nadrukkelijk tot uitdrukking moeten komen.

In eerste instantie wordt ingegaan op de specifieke kenmerken van deze bestemmingen. Daarna volgt een toelichting op aspecten die voor alle 3 de bestemmingen "Bedrijf" gelden. Voor een toelichting op de milieugerelateerde bepalingen van de bedrijfsbestemmingen wordt verwezen naar hoofdstuk 7.

Bedrijf 1

Deze bestemming is opgenomen voor die delen van het gebied waar gebruik voor havengebonden bedrijvigheid voor de hand ligt. Omdat die locaties tevens op voldoende afstand van omliggende gebieden met woonfuncties liggen zijn binnen deze bestemming onder voorwaarden ook risicovolle activiteiten toegelaten.

Het betreft de bedrijfskavels die direct gelegen zijn aan de havens en derhalve geschikt zijn voor bedrijfsactiviteiten die voor de aan- en afvoer van materialen en producten gebruik (kunnen) maken van het water.

De keuze voor een aparte bestemming voor "havengebonden bedrijvigheid" vloeit voort uit het streven, zoals verwoord in het Masterplan Revitalisering Zeehavengebied, om het gebruik van het havengebied voor (zee-)havengebonden bedrijven te versterken/stimuleren.

De specificatie "havengebonden" houdt in dat vestiging van bedrijven die onafhankelijk van de haven functioneren niet langer is toegestaan. Bij de vestiging van nieuwe bedrijven dient op dit aspect te worden getoetst. Dit geldt voor locaties die thans uitgeefbaar zijn maar ook voor locaties die gedurende de looptijd van dit bestemmingsplan vrijkomen voor nieuwe bedrijven.

Binnen deze bestemming liggen de in het Masterplan gedefinieerde businesscases Containerterminal Wilhelminahaven, Prins Willem-Alexanderkade en de herbestemming van 2 locaties aan de Kilkade.

Ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan waren binnen de bestemming "Bedrijf 1" enkele bedrijven gevestigd, die feitelijk niet als "havengebonden" bedrijf kunnen worden aangemerkt. Voor deze bedrijven is door middel van het bepaalde in artikel 3.3.1 via een genummerde aanduiding "specifieke vorm van bedrijf" een maatbestemming opgenomen, waardoor alsnog sprake is van een positieve bestemming.

Bedrijf 2

Deze bestemming is opgenomen voor de bedrijfskavels die, weliswaar deel uitmaken van het gebied Zeehavens, maar die niet rechtstreeks aan de havenbekkens liggen en daardoor een directe relatie met de haven missen. De uitgevoerde bedrijveninventarisatie wijst uit dat op deze locaties geen bedrijven gevestigd zijn die gebruik maken van de havens.

Voor deze gronden is een reguliere bestemming "bedrijf" opgenomen, waarop in beginsel alle typen bedrijven gevestigd kunnen zijn, overigens ook bedrijven die, zij het indirect, voor de aan- en afvoer van materieel of producten van de haven gebruik maken.

Concreet betreft het de bedrijfslocaties westelijk van de Donker Duijvisweg, enkele niet aan de haven grenzende kavels aan de Wioldrechtseweg/Kilkade en enkele percelen op Krabbegors.

Op Krabbegors ligt ook de businesscase – locatie Rijkswaterstaat. Op dit moment wordt de locatie gebruikt voor activiteiten ten behoeve van de regulering van het verkeer over water. In de bestemming Bedrijf 2 is bepaald dat de locatie tevens gebruikt mag worden voor openbare dienstverlening en meer specifiek voor het beheer van het hoofdwegennet en hoofdvaarwegennet. In het kader van het masterplan is vastgesteld dat bij concentratie van activiteiten van Rijkswaterstaat op een kleinere oppervlakte, gronden beschikbaar kunnen komen voor vestiging van nieuwe bedrijven. De opgenomen bestemming maakt een en ander mogelijk. Omdat thans niet duidelijk is of bij herontwikkeling alle gronden geschikt zijn voor havengebonden bedrijvigheid gaat het bestemmingsplan hier niet van uit. Bij toekomstige zal optimale benutting van de havenfunctie uitgangspunt zijn.

Hoewel er op dit moment geen aanwijzingen zijn in die richting is het niet uitgesloten dat herontwikkeling tot bedrijfsterrein binnen de planperiode alsnog aan orde komt. De gekozen bestemming maakt dit mogelijk.

Bedrijf 3

Tot slot de bestemming "Bedrijf 3". Deze bestemming is opgenomen voor het bedrijventerrein "Louter Bloemen".

Dit bedrijventerrein is in de jaren 50 van de 20^e eeuw ontwikkeld en kenmerkt zich door de kleinschalige verkaveling en de – over het algemeen – ook kleinschalige bedrijvigheid. Het terrein ligt bovendien binnendijks en heeft in functioneel opzicht geen binding met de havens.

In de afgelopen decennia is in het gebied sprake geweest van een mix van bedrijvigheid en volumineuze/perifere detailhandel. Het gebied is intensief bebouwd, deels met oudere opstallen maar op andere delen heeft zich de afgelopen jaren ook ingrijpende vernieuwing voltrokken. De detailhandelsfunctie wordt grotendeels gevormd door de autobranche.

Gelet op dit specifieke gebruiksprofiel richt de bestemming "Bedrijf 3" zich, naast bedrijven, op vestigingsmogelijkheden in het detailhandelssegment auto's, motoren, boten, caravans en

landbouwwerktuigen en vormt daarmee een aanvulling op de ontwikkeling die zich de laatste jaren heeft voltrokken langs de Laan der Verenigde Naties en de Mijlweg.

Overigens sluit de bestemming vestiging van bedrijven in andere segmenten, mits passend in de toegelaten milieucategorieën, niet uit.

Ook hier geldt dat bestaande detailhandelsvestigingen die niet passen in de aangegeven branche door middel van een "maatbestemming" alsnog positief zijn bestemd. Concreet betreft dit een detailhandelsvestiging in meubels aan de Nijverheidsstraat.

Bedrijf - algemeen

De bebouwingmogelijkheden binnen de bestemmingen "Bedrijf" zijn enerzijds ontleend aan de stedenbouwkundige wens binnen het gebied een minimale kwaliteit te verzekeren en anderzijds aan de te verwachten ontwikkelingswensen en -mogelijkheden van bestaande en toekomstige bedrijven.

Voor de toegelaten bouwhoogte is primair aansluiting gezocht bij de hoogbouwzonering uit de Structuurvisie Dordrecht 2020. Het beleid ten aanzien van hoogbouw gaat voor de industriële zones langs de Dordtsche Kil en de Beneden Merwede uit van een maximum hoogtemaat van 25m.

Uit stedenbouwkundig oogpunt is gekozen voor het principe om de bouwhoogten vanuit de randen van het industriegebied geleidelijk te laten toenemen. Hierbij is niet alleen gekeken naar het Dordtse Zeehavengebied, maar zijn ook de industrieterreinen buiten Dordts grondgebied (o.a. in Zwijndrecht) hierbij betrokken. Aan de randen blijft de maximale bouwhoogte beperkt tot 15m. Centraal in het havengebied loopt de maximale bouwhoogte op tot 20 à 25m. Deze hoogten bieden de huidige en toekomstige bedrijven adequate mogelijkheden om de beschikbare bedrijfskavels efficiënt en intensief te gebruiken en passen bij de dimensionering van een moderne haven. Voor de bebouwingsdichtheid geldt 80% als uitgangspunt.

Voor de locatie op de westpunt van de Krabbegors bestaan al geruime tijd plannen voor de realisering van een biomassacentrale. Het gaat hier om een afvalcentrale met een eigen vormgeving waarbij uitgangspunt is dat de technische inhoud van het gebouw afleesbaar moet zijn aan het exterieur. De zichtbaarheid van de techniek wordt daarmee beeldbepalend voor het Zeehavengebied. De installaties/bebouwing hebben een maximale hoogte van 45m.

In lijn met de stedenbouwkundige benadering - hoogteopbouw oplopend vanuit de randen - wordt een dergelijke hoogte in het hart van het industriegebied Dordt-west/Groote Lindt-Zwijndrecht, in afwijking van de hoogtevise uit de Structuurvisie 2020, toelaatbaar geacht.

Daarnaast wordt stedenbouwkundig gezien belang gehecht aan een passende aansluiting van de bedrijfslocaties aan het openbare gebied. In verband hiermee is in een 16m brede strook langs de wegen een afwijkende bebouwingsregeling opgenomen, met een lagere bouwhoogte van 8m en een lager bebouwingspercentage van 20. Hiermee kunnen ruimtelijke confrontaties tussen enerzijds hoog opgaande bedrijfsbebouwing en anderzijds het openbaar gebied worden voorkomen en ontstaat tegelijkertijd ruimte voor de bedrijven voor parkeerplaatsen en laad- en losfaciliteiten.

Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde gelden andere hoogtematen. Het karakter van het gebied brengt mee dat behalve loodsen en dergelijke ook schoorstenen, installaties, kranen en dergelijke kunnen worden geplaatst. De toegelaten hoogten zijn afgestemd op de te verwachten behoeften van bedrijven.

In elk van de bestemmingen zijn bepalingen opgenomen met betrekking tot milieuzonering, risicovolle activiteiten, industrielawaai, bedrijfswoningen, kantoren en ondergeschikte detailhandel. Op de milieuzonering, risicovolle activiteiten en industrielawaai wordt nader ingegaan in algemene regels van het bestemmingsplan.

Wat betreft bedrijfswoningen is het uitgangspunt dat de aanwezigheid daarvan op bedrijfslocaties niet noodzakelijk en evenmin gewenst is. Woonfuncties zijn nu eenmaal gevoelig voor milieuinvloeden en andersom levert de aanwezigheid van woningen nabij bedrijven beperkingen op voor de bedrijfsvoering. Om die reden wordt het realiseren van woningen niet toegelaten. Bestaande bedrijfswoningen in het gebied zijn als zodanig aangeduid en positief bestemd.

Binnen de bedrijfsbestemmingen zijn kantoren alleen toegestaan wanneer die ten dienste staan van de ter plaatse uitgeoefende bedrijfsactiviteiten. Voor deze bedrijfsgebonden kantoren is het maximum vloeroppervlak bepaald op 3.000 m². Op locaties binnen de veiligheidszone kunnen bedrijfsgebonden kantoren groter dan 1.500 m² worden toegestaan na toetsing aan de veiligheidssituatie en na advies van de Regionale Brandweer.

Kantoren die geen binding hebben met bedrijfsactiviteiten op hetzelfde perceel (zelfstandige kantoren) zijn niet toegestaan. Voor de in het plangebied aanwezige zelfstandige kantoren is een maatbestemming opgenomen, waarbij uitgangspunt is dat uitbreiding van de aanwezige kantoorvloeroppervlakte niet wordt toegelaten.

De bedrijfsbestemming sluit detailhandel uit. Omdat het in de praktijk regelmatig voorkomt dat bedrijven op ondergeschikte basis producten aan particulieren verkopen is enkele jaren geleden een beleidsregel vastgesteld die ondergeschikte detailhandel mogelijk maakt. Deze regel wordt standaard in bestemmingsplannen toegepast.

Artikel 6 - Detailhandel 1

Artikel 7 - Detailhandel 2

Binnen het plangebied kunnen 2 specifieke gebieden met detailhandel worden onderscheiden. In de eerste plaats de woonboulevard aan de Mijlweg (kop Wilhelminahaven) en 2 locaties (Louter Bloemen en strook tussen Mijlweg en Wioldrechtseweg) waar de nadruk ligt op detailhandel in voornamelijk auto's.

Detailhandel 1

In 2002 is ten behoeve van de realisering van de woonboulevard het bestemmingsplan "Mijlweg – locatie Fokker" vastgesteld. Het bestemmingsplan maakt 15.000m² b.v.o detailhandel mogelijk in de branches grootschalige meubelbedrijven, bouwmarkten, detailhandel in badkamers en keukens, alsmede vloerbedekking e.d. Inmiddels is de woonboulevard gerealiseerd en in bedrijf.

De bestemmingsregeling in het nieuwe bestemmingsplan komt inhoudelijk in grote lijnen overeen met de regeling in het huidige bestemmingsplan. De toegelaten branches, maximum en minimum oppervlakten en bouwhoogten zijn gelijk gebleven. In procedureel opzicht is een vereenvoudiging doorgevoerd en kan in voorkomende gevallen worden volstaan met een regionale toets bij vestiging van nieuwe branches.

Detailhandel 2

Deze bestemming geldt voor 2 locaties langs de Mijlweg.

In de eerste plaats voor het gebied ingeklemd tussen de Mijlweg en de Wioldrechtseweg. In de loop der jaren is deze van oorsprong voor reguliere bedrijven bestemde strook geleidelijk meer en meer in gebruik genomen door de autobranche. Van de oorspronkelijke bedrijven zijn er nog maar enkele aanwezig. Gelet op de gebruikswijziging is voor het bestemmingsplan gekozen voor een bestemming Detailhandel, specifiek voor de branches auto's, motoren, boten, caravans en landbouwwerktuigen.

Met het oog op de nog aanwezige bedrijven blijven in dit gebied ook bedrijven toegestaan. Daarnaast is een specifieke regeling opgenomen voor het ter plaatse van Mijlweg 61 aanwezige zelfstandige kantoor.

De andere locatie met de bestemming "Detailhandel 2" betreft het perceel hoek Mijlweg-Nijverheidsstraat. De voormalige bedrijfsbebouwing, waarin ook al autobedrijven waren gevestigd, is vervangen door een nieuw complex waarin meerdere autobedrijven onderdak hebben gevonden.

Artikel 8 - Groen

De bestemming Groen geldt voor 3 locaties in het plangebied, te weten:

- zuidelijk van de Ampèrestraat, in de bocht van de afrit A16 uit de Drechtunnel
- de strook tussen de Laan der Verenigde Naties-Mijlweg en de Glazenstraat
- het gebied "Louter Bloemen" tussen de Marconiweg en de Van Leeuwenhoekweg

Naast groenvoorzieningen zijn onder andere voet- en fietspaden en dergelijke toegestaan.

Artikel 9 -Maatschappelijk

De bestemming Maatschappelijk is opgenomen voor het dierenasiel. Het asiel is gevestigd in een deel van het groengebied Louter Bloemen. De locatie wordt ontsloten van de Celsiusstraat. Behalve de gebouwen voor het asiel bevindt zich op deze locatie een woning, die wordt bewoond door een personeelslid van het asiel, en daarmee valt aan te merken als een dient-/bedrijfswoning.

Het plan maakt een beperkte uitbreiding van de bebouwing mogelijk tot 40% van het bouwperceel.

Artikel 10 -Verkeer

De bestemming verkeer omvat alle verkeersruimte binnen het plangebied, inclusief de A16 langs de oostelijke plangrens.

Binnen de bestemming Verkeer zijn de gebruikelijke verkeersfuncties, zoals rijwegen, parkeervoorzieningen, busstroken en -haltes en voet- en fietspaden, groenstroken e.d. toegestaan.

Met het oog op de aanwezige voorzieningen langs de oostzijde van de A16 en de voorgenomen realisering van geluidschermen langs de Wieldrechtseweg (ter hoogte van Wieldrecht) wordt de aanwezigheid c.q. plaatsing van geluidwerende voorzieningen geregeld door middel van de functieaanduidingen "geluidscherm 1" voor de nog te realiseren schermen langs de Wieldrechtseweg en "geluidscherm-2" voor de aanwezige schermen langs de A16 . De maximum bouwhoogte van de schermen is in de regels vastgelegd.

De in het gebied aanwezige stamlijn, waarover transport van goederen ten behoeve van het Zeehavengebied plaatsvindt, valt eveneens onder deze bestemming. Tot slot is in de bestemming een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, die te zijner tijd de realisering van een verkooppunt voor motorbrandstoffen mogelijk maakt in het gebied tussen de Laan der Verenigde Naties en de Mijlweg.

Artikel 11 en 12 -Water en Water - Haven

Voor het water binnen het plangebied zijn 2 bestemmingen opgenomen. Door middel van deze 2 bestemmingen wordt onderscheid gemaakt tussen de havens en het overige water.

Voor de Dordtsche Kil en Oude Maas geldt de bestemming "Water". Het verkeer te water en de waterhuishouding vormen hier de hoofdfuncties. De bebouwingmogelijkheden zijn beperkt tot bouwwerken, geen gebouwen zijnde tot een hoogte van 20m.

Voor het havengebied ("Water – Haven") is vanwege de hier voorkomende bijzondere functies is een specifieke bestemming "Haven" opgenomen.

Het gebruik van de havens is – anders dan van de rivieren - in het bijzonder gericht op het innemen van ligplaatsen door schepen van de zeevaart en binnenvaart, de op- en overslagactiviteiten die hiermee verbonden zijn alsmede de functie van de haven voor het uitvoeren van bouw- en reparatiewerkzaamheden aan schepen.

Aan de havenfunctie is als extra toegevoegd het gebruik door overheidsdiensten. Deze toevoeging houdt verband met het feit dat zich in gebied ligplaatsen bevinden van Rijkswaterstaat en de gemeentelijke Havendienst.

Ter plaatse van de Wilhelminahaven zijn 2 businesscases genoemd in het Masterplan Revitalisering Zeehavengebied voorzien. In de eerste plaats een gedeeltelijke demping van het havenbekken ten gunsten van het areaal havengebonden bedrijventerrein én een onderwaterdepot voor de opslag van zand en grind.

Beide businesscases worden binnen de bestemming "Water – Haven" mogelijk gemaakt. Via gebruiksregels wordt in de Wilhelminahaven gebruik van de waterbodem voor tijdelijke opslag van zand en grind mogelijk gemaakt tot een oppervlakte van 5 ha.

Voor de gedeeltelijke demping van de Wilhelminahaven is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De bestemming kan worden omgezet in de bestemming 'Bedrijf 1'. De voor deze bestemming geldende regels zijn van toepassing op het te dempen havengebied. Verder zijn de maximale bouwmogelijkheden aangegeven.

De wijzigingsbevoegdheid valt deels samen met de beschermingszone van de waterkering. Bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid zullen de belangen van de waterkering derhalve betrokken moeten worden.

Artikel 13 - Wonen

Deze bestemming is opgenomen voor de 2 woningen Mijlweg 50 en 54. Het betreft van ouds aanwezige arbeiderswoningen die in de loop der jaren zijn verbouwd en gemoderniseerd. Aan de zijde van de A16 is door de eigenaren een geluidscherm geplaatst.

Artikel 14 - Bedrijf - uit te werken

Deze bestemming heeft betrekking op de locatie hoek Mijlweg - Nijverheidsweg. Door de beoogde verbreding van de Mijlweg tussen de Van Leeuwenhoekweg en het Glazenplein is hier sprake van een herstructurering.

In het kader van de verbreding van de Mijlweg is besloten de woonfunctie aan de 1^e Tolstraat, gelet op de ligging temidden van bedrijven en binnen de invloedssfeer van drukke verkeersroutes, te beëindigen. Deze woningen zijn inmiddels gesloopt.

Omdat ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan nog geen concreet zicht bestaat op de toekomstige inrichting van dit gebied is gekozen voor het opnemen van een uit te werken bestemming. Deze bestemming geeft de globale randvoorwaarden waarbinnen het gebied zich kan ontwikkelen. Een en ander kan de komende jaren vorm krijgen en via een uitwerkingsplan juridisch worden verankerd in dit bestemmingsplan.

De globale randvoorwaarden sluiten aan bij de huidige gebruikssituatie en maken (her-)ontwikkeling mogelijk ten behoeve van bedrijven, detailhandel (auto's, motoren, boten, caravans en landbouwwerktuigen), verkeersvoorzieningen en overige bij deze functies passende voorzieningen. Bouwen binnen dit gebied is uitsluitend toegestaan in overeenstemming met een uitwerkingsplan dat rechtskracht heeft verkregen.

Artikel 15 Waterstaat – Waterkering

De 's-Gravendeelsdijk, Van Leeuwenhoekweg, Mijlweg en Wieldrechtseweg vormen samen de hoofdwaterkering in dit deel van Dordrecht. Het bestemmingsplan voorziet, naast de instrumenten die het Waterschap ten dienste staan, mede in bescherming van de Waterkering. In verband hiermee is de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering " opgenomen.

De bestemming beslaat de kernzone en beschermingszone van de waterkering. De bestemming voor de waterkering valt samen met de overige voor deze gronden geldende bestemmingen. Binnen het als waterkering aangegeven gebied mag in eerste instantie alleen worden gebouwd voor de waterkering. Bouwen voor de andere bestemmingen is niet toegestaan, tenzij hiervoor ontheffing wordt verleend. Voorwaarde voor het verlenen van ontheffing is dat het belang van de waterkering niet onevenredig wordt geschaad. Voorafgaand aan het beslissen omtrent een ontheffing wordt het oordeel van het Waterschap gevraagd.

Artikel 16 - Leiding – Leidingstrook

Deze dubbelbestemming is opgenomen voor de hoge druk gasleiding gelegen aan de zuidzijde van het plangebied. Het tracé van de leiding kruist de Dordtsche Kil ter hoogte van de Donker Duijvisweg, volgt de zuidzijde van de Wieldrechtseweg (onderkant talud tot aan de Rijksstraatweg). Na kruising met de Rijksstraatweg loopt de leiding langs de Amstelwijckweg richting A16.

Verder ligt in het gebied een rioolpersleiding die het trace' van de gasleiding volgt maar bij de Rijksstraatweg in noordelijke richting afbuigt langs de Mijlweg. De rioolpersleiding steekt ter hoogte van de woningen aan de Mijlweg de A16 over.

De dubbelbestemming houdt in dat de betreffende gronden behalve voor de ondergrondse gasleiding ook zijn bestemd overeenkomstig het gebruik boven maaiveld (Water en Verkeer). De dubbelbestemming zorgt voor bescherming van de leiding. Bebouwing is in eerste instantie alleen toegestaan ten behoeve van de leiding. Verder is een aanlegvergunning (omgevingsvergunning) vereist voor werken en werkzaamheden die de veiligheid van gasleiding in gevaar kunnen brengen. Voorwaarde voor het verlenen van een vergunning is dat het belang van de leiding niet onevenredig wordt benadeeld.

Voor het bouwen ten behoeve van de andere ter plaatse van de leiding voorkomende bestemmingen is een ontheffing vereist. Ook voor de ontheffing geldt de voorwaarde dat het leidingbelang niet in gevaar komt.

5.4 Algemene regels

Hoofdstuk 3 geeft algemene regels die op meerdere bestemmingen van toepassing zijn.

Artikel 17 - Anti-dubbeltelbepaling

Deze regel (verplicht) beoogt misbruik van regels te voorkomen. Met name gaat het om situaties waarin onbedoeld herhaald gebruik van ontheffingsregels dreigt plaats te vinden.

Artikel 18 - Algemene bouwregels

Deze regels betreffen onderwerpen die in het hele plangebied kunnen voorkomen, zoals bouwen in overeenstemming met de Wet geluidhinder, ondergronds bouwen, parkeren, laden en lossen en het oprichten van scheepvaarttekens.

Artikel 19 - Algemene gebruiksregels

Algemene regel is dat gronden en opstallen uitsluitend gebruikt mogen worden in overeenstemming met het bepaalde in het bestemmingsplan. Dit volgt uit artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Artikel 19 heeft een aantal aanvullende gebruiksregels, die moeten worden nageleefd. Verder is de in Dordrecht algemeen toegepaste regeling voor beroepsuitoefening aan huis in dit artikel opgenomen. De regeling maakt het mogelijk, onder voorwaarden, een beroep in de eigen woning uit te oefenen. Uitgangspunt hierbij is dat dit gebruik altijd ondergeschikt aan de woonfunctie moet blijven en dat de effecten van dat gebruik in de omgeving van de woning aanvaardbaar zijn.

Artikel 20 - Algemene aanduidingsregels

Onderwerpen die niet gekoppeld zijn aan één enkele bestemming worden geregeld in de Algemene regels. Zodra die onderwerpen gericht zijn op het hele plangebied of een deel daarvan worden de betreffende gebiedsdelen aangeduid en bevatten de algemene aanduidingsregels de daarop betrekking hebbende bepalingen.

In het bestemmingsplan Zeehavens zijn gebiedsaanduidingen opgenomen in verband met de toegepaste milieuzonering, de verdeling van de beschikbare geluidruimte binnen het krachtens de Wet geluidhinder gezoneerde industriegebied en de regulering van risicovolle activiteiten door middel van een veiligheidscontour.

In hoofdstuk 4 worden de achtergronden en de wijze van regulering van deze onderwerpen toegelicht. Korthedshalve wordt hier naar verwezen.

Artikel 21 - Algemene afwijkingsregels

Deze bepaling biedt Burgemeester en wethouders de mogelijkheid op onderdelen af te wijken van het bestemmingsplan. Het betreft situaties die in de regel van ondergeschikt belang zijn, maar wel per geval wel een aparte beoordeling behoeven.

Artikel 22 - Algemene wijzigingsregels

Deze regel geeft Burgemeester en wethouders de bevoegdheid om de Staat van Bedrijfsactiviteiten te wijzigen. De bepaling is opgenomen omdat zich technologische of andere ontwikkelingen kunnen voordoen waardoor de milieucategorie van bepaalde bedrijfsactiviteiten, zoals vermeld in de bijlage bij de regels, niet langer correct is. Bijvoorbeeld kan de toepassing van nieuwe schonere technieken er toe leiden dat bepaalde bedrijfsactiviteiten in een lagere milieucategorie ondergebracht kunnen worden.

Artikel 23 - Overige algemene regels

In dit artikel is een voorrangregeling opgenomen waarin de rangorde van de in het bestemmingsplan voorkomende dubbelbestemmingen wordt geregeld.

5.5 Overgangs- en slotregels

Hoofdstuk 4 regelt voornamelijk het overgangsrecht.

Artikel 24 - overgangsrecht bouwen

Artikel 25 - overgangsrecht gebruik

Deze bepalingen regelen het overgangsrecht voor situaties die afwijken van wat in het bestemmingsplan is bepaald. De redactie van beide artikelen is wettelijk voorgeschreven.

Artikel 26 - naam

Deze regel bepaalt de naam waarmee het bestemmingsplan kan worden aangehaald.

HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan heeft voornamelijk een conserverend karakter. Daarnaast is per 1 juli 2011 de samenwerkingsovereenkomst met het Havenbedrijf Rotterdam (hierna "SOK HbR") in werking getreden.

Dit samenwerkingsverband houdt in dat het Havenbedrijf Rotterdam hoofderfpachter ('landlord') van het Dordtse Zeehavengebied wordt en het gebied voor eigen rekening en risico gaat exploiteren, beheren (uitgezonderd beheer van wegen en openbaar groen) en verder ontwikkelen. Alle inkomsten uit het gebied uit erfpacht en havengeld gaan naar HbR, in ruil waarvoor Dordrecht een jaarlijkse, te indexerende, vergoeding krijgt.

Nieuwe gemeentelijke ontwikkelingen zijn om bovenstaande redenen niet voorzien. De 5 businesscases, als omschreven in het masterplan revitalisering zeehavengebied, worden vervangen door het door HbR geformuleerde ontwikkelprofiel.

Enkele braakliggende percelen in het zeehavengebied zullen nog wel voor uitgifte aan HbR gereed worden gemaakt. Dit betreft de percelen achter de PWA-Kade; het perceel Kilkade 7, het perceel Nijverheidsstraat 19 en een perceel aan de Marconiweg. De kosten die gemoeid zijn met het gereed maken voor uitgifte zijn opgenomen in de gelijknamige grondexploitaties (PWA-kade, Kilkade 7 en Marconiweg) of de erfpachtextploitatie (Nijverheidstraat 19).

Over andere door de gemeente te maken kosten, die gepaard gaan met de samenwerking, zijn afspraken gemaakt met het Havenbedrijf Rotterdam. Deze zijn bekrachtigd door het aangaan van de SOK HbR. Voor deze kosten is dekking gevonden. De raad zal gevraagd worden deze kredieten beschikbaar te stellen op het moment dat deze kosten zich voordoen.

Het bestemmingsplan kent op onderdelen mogelijkheden tot planwijziging en planuitwerking. Indien daarvan in de loop der jaren gebruik gemaakt gaat worden, zal kostenverhaal via het wijzigings- of uitwerkingsplan plaatsvinden. Het opstellen van een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro is hierdoor niet nodig.

HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak

Het bestemmingsplan is onderwerp van inspraak geweest.

De inspraakperiode van 6 weken is gestart op 7 juni 2012. Het voorontwerp heeft in die periode ter inzage gelegen en kon op internet worden geraadpleegd. Op 19 juni 2012 is in de kantine van Volker Stevin Materieel aan de Donker Duyvisweg 75 (Krabbepolder) een inloopbijeenkomst gehouden, waarvoor de bedrijven en andere belanghebbenden in of nabij het plangebied een persoonlijke uitnodiging hebben ontvangen.

Een verslag van de inspraak is opgenomen in de bijlagen.

7.2 Overleg

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

1. Provincie Zuid-Holland
2. Rijkswaterstaat
3. Waterschap de Hollandse Delta
4. KPN Telecom Netwerkdiensten
5. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie/Energie
6. Ministerie van Defensie
7. Kamer van Koophandel
8. Nederlandse Spoorwegen
9. TenneT TSO
10. N.V. Nederlandse Gasunie
11. Veiligheidsregio
12. Gemeentebestuur Zwijndrecht
13. Gemeentebestuur van Binnenmaas

Op 5 juni 2012 is aan de relevante overleginstanties een digitale kennisgeving gezonden en de mogelijkheid geboden voor het maken van op- en aanmerkingen.

In het kader van het overleg zijn reacties ingekomen van:

1. Waterschap Hollandse Delta, bij brief van 3 juli 2012, ingekomen op 5 juli 2012;
2. Gasunie, per e-mail op 6 juli 2012;
3. Rijkswaterstaat, per e-mail op 10 juli 2012;
4. Provincie Zuid-Holland, per e-mail op 1 augustus 2012.

Een verslag van de inspraak is opgenomen in de bijlagen.

Bijlage:

1. Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Zeehavens' is de afgelopen periode onderwerp geweest van inspraak en overleg. In deze notitie wordt ingegaan op de gevolgde procedure en vervolgens op de ontvangen reacties.

Aan het slot van de notitie wordt een voorstel gedaan voor de aanpassingen naar aanleiding van de inspraak en het overleg en voor een aantal ambtshalve aanpassingen.

2. Gevolgde procedure

De inspraakperiode van 6 weken is gestart op 7 juni 2012. Het voorontwerp heeft in die periode ter inzage gelegen en kon op internet worden geraadpleegd. Op 19 juni 2012 is in de kantine van Volker Stevin Materieel aan de Donker Duyvisweg 75 (Krabbepolder) een inloopbijeenkomst gehouden, waarvoor de bedrijven en andere belanghebbenden in of nabij het plangebied een persoonlijke uitnodiging hebben ontvangen.

Verder is op 5 juni 2012 aan de relevante overleginstanties een digitale kennisgeving gezonden en de mogelijkheid geboden voor het maken van op- en aanmerkingen.

Van de inspraakmogelijkheid is gebruik gemaakt door:

1. Chempropack B.V., Donker Duyvisweg 45, 3316 BL Dordrecht, via webformulier 27 juni 2012, ingekomen op 27 juni 2012;
2. Valk Logistic BV, Donker Duyvisweg 60, 3316 BL Dordrecht, bij brief van Overwater Rentmeesterskantoor BV van 6 juli 2012, ingekomen op 9 juli 2012;
3. Valvoline International Europe B.V., Wieldrechtseweg 39, 3316 BG Dordrecht, bij brief van 16 juli 2012, ingekomen op 17 juli 2012;
4. Silo Dordrecht B.V., Kreekweg 10, 3316 BD Dordrecht, bij brief van 16 juli 2012, ingekomen 17 juli 2012;
5. Koninklijke Jongeneel BV, Wieldrechtseweg 36, 3316 BG Dordrecht, bij brief van Boot Haeser Walraven Advocaten van 17 juli 2012, ingekomen op 18 juli 2012;
6. Kamer van Koophandel Rotterdam, Postbus 450, 3000 AL Rotterdam, bij brief van 17 juli 2012, ingekomen op 19 juli 2012;
7. BV Zeehavenbedrijf Dordrecht, Postbus 12, 3300 AA Dordrecht, bij brief van 17 juli 2012, ingekomen op 19 juli 2012;
8. Zethameta B.V., Pieter Hoebeeweg 46, 3316 BT Dordrecht, bij brief van De Bok, Roijers Gasseling Advocaten van 18 juli 2012, ingekomen op 19 juli 2012;
9. WTH, Mijlweg 75, 3300 AL Dordrecht, bij ongedateerde brief, ingekomen op 23 juli 2012.

Verder zijn in het kader van het overleg reacties ingekomen van:

1. Waterschap Hollandse Delta, bij brief van 3 juli 2012, ingekomen op 5 juli 2012;
2. Gasunie, per e-mail op 6 juli 2012;
3. Rijkswaterstaat, per e-mail op 10 juli 2012;
4. Provincie Zuid-Holland, per e-mail op 1 augustus 2012.

3. Behandeling inspraakreacties

1. Chempropack B.V.

1. De locatie van Chempropack is in artikel 3.3.1 van de regels ten onrechte niet aangegeven als niet-havengebonden bedrijf.

Reactie:

Het plan is op dit punt aangepast.

2. Chempropack is vergunninghouder maar geen eigenaar van de grond. Relevantie hiervan is niet bekend.

Reactie:

Voor het bestemmingsplan zijn relevant de bedrijfsactiviteiten ter plaatse en niet de eigendomssituatie.

2. Valk Logistic BV

1. Valk kan zich niet verenigen met het bouwvlak op de verbeelding (plankaart). Door het bouwvlak op 25 meter uit de rivier te leggen en door toepassing van een bebouwingspercentage (80%) worden de bouwmogelijkheden verkleind. Andere bedrijven langs de rivier hebben wel binnen 25 meter uit de rivier mogen bouwen.

Reactie:

Ten tijde van de uitgifte van bedrijfskavels kon vrijwel tot aan de rivier worden gebouwd. Sommige bedrijven hebben dit in mindere of meerdere mate gedaan. Omdat het kort op de rivier bouwen negatieve gevolgen had voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer (beperking radarwerking) zijn later – op aangeven van Rijkswaterstaat - privaatrechtelijk beperkingen opgelegd aan de bouwmogelijkheden. Deze beperkingen zijn later weer opgeheven doordat de technologische vooruitgang deze bouwbeperkingen overbodig maakte.

In het bestemmingsplan wordt desondanks uitgegaan van een bebouwingsvrije zone langs de rivier van 25 meter. Deze houdt verband met het feit dat over de Oude Maas en Dordtsche Kil gevaarlijke stoffen worden vervoerd, waardoor er rekening moet worden gehouden met een 'plasbrandaandachtsgebied'. Een gebied grenzend aan de vaarweg waar zich bij een calamiteit een plasbrand kan voordoen. Ter plaatse geldt een zone van 25 meter. In deze gebieden mag niet worden gebouwd.

2. Aan de straatzijde zijn de bouwmogelijkheden ook begrensd, waardoor minder kan worden gebouwd dan in de huidige situatie. Andere bedrijven op Krabbepolder hebben in deze strook al meer gebouwd dan het nieuwe bestemmingsplan nu toelaat.
3. Verzoek om aan rivierzijde bouwgrens op eigendomsgrens te leggen en aan straatzijde bebouwingspercentage te verhogen tot 60%. Indien aanpassing aan rivierzijde niet mogelijk bebouwingspercentage verhogen tot 90%

Reactie:

De huidige bebouwing langs de Donker Duyvisweg is gebouwd op basis van het oude bestemmingsplan uit 1961 en de bouwverordening. In de omgeving van Valk Logistic is soms op korte afstand van de weg gebouwd, soms op ruime afstand. Dit leidt niet alleen tot een onregelmatige en ongestructureerde ruimtelijke beeldvorming, maar bijvoorbeeld ook tot situaties waarbij bedrijven soms geheel of grotendeels schuil gaan achter de bebouwing van het naastgelegen bedrijf.

Om die reden is het gewenst meer structuur aan te brengen in de ruimtelijke inrichting van de bedrijfskavels, waarbij in een strook van 16 meter grenzend aan het openbaar gebied minder en lager wordt gebouwd en waar bijvoorbeeld het parkeren en laden- en lossen kunnen plaatsvinden. Op meer afstand van het openbaar gebied kan hogere en intensievere bebouwing worden toegestaan.

Op enkele locaties is nu meer bebouwing aanwezig dan wat het bestemmingsplan toelaat. Deze situaties worden gezien als uitzonderingen.

Het plasbrandaandachtsgebied aan de rivierzijde (zie onder 1.) heeft tot gevolg dat op deze bedrijfskavels verhoudingsgewijs minder bebouwing mogelijk is dan elders. Om dit te compenseren, wordt het bebouwingspercentage voor het middengebied verhoogd van 80 naar 100.

3. Valvoline International Europe B.V.

1. In de toelichting en regels is de beschrijving van de bedrijfsactiviteiten van Valvoline niet in overeenstemming met de milieuvergunning.

Reactie:

In de vigerende vergunning van Valvoline is ook het laden en lossen opgenomen. Dat kan zowel zeeschepen als binnenvaartschepen betreffen. De zwaarste categorie wordt toegevoegd: Laad-, los- en overslagbedrijven tbv zeeschepen: olie, LPG e.d., milieucategorie 5.3.

2. Sonus (akoestisch adviseur van Valvoline) en de gemeente hebben contact over de in het plan gehanteerde formule en tabellen, die volgens zeggen uit de wereld geholpen worden.
Reactie:
Gebleken is dat de formule waarmee het geluidbudget voor een bouwperceel kan worden berekend niet juist is. Waar Lp genoemd wordt moet Lw staan. Lw staat voor het geluidniveau per vierkante meter voor het betreffende deelgebied. De tekst wordt aangepast.
3. Sonus heeft vastgesteld dat de vergunde geluidruimte en de volgens het geluidverdeelplan beschikbare ruimte. De hierdoor beschikbare extra geluidruimte zou hiermee verloren gaan. In het zonebeheerplan is hiervoor een overgangsregeling opgenomen. In het bestemmingsplan dient een soortgelijke regeling te worden opgenomen. Notitie Sonus bijgevoegd.
Reactie:
De vergunde geluidruimte van Valvoline is getoetst aan de geluidruimte conform het bestemmingsplan. De uitkomst is dat Valvoline op sommige toetspunten meer geluidruimte vergund heeft gekregen, dan op grond van het bestemmingsplan beschikbaar is. Dit is overigens niet anders dan op grond van het Zonebeheerplan. In die situatie is het overgangsrecht van toepassing. Het bestemmingsplan kent in artikel 24.1 een algemene bepaling voor het overgangsrecht. Aanvullend hierop wordt aan artikel 20.2 (gezoneerd industrieterrein) een overgangsregeling voor geluidruimte toegevoegd. Het plan wordt op dit punt aangepast.

4. Silo Dordrecht B.V.

1. Verzoek om de omschrijving van de bedrijfsactiviteiten uit te breiden met op- en overslag van bulkgoederen en stukgoed; 90% van ruimte wordt gebruikt voor opslag en overslag. In onderdeel "Masterplan Revitalisering Zeehavengebied Dordrecht" wordt hier ook niet over gesproken.
Reactie:
De beschrijving van Deelgebied L wordt hierop aangepast.
2. Transterminal Dordrecht B.V. huurt van Silo Dordrecht BV gedeelte perceel Kreekweg 4. De locaties Kreekweg 4 en 10 graag geheel conform Silo Dordrecht BV omschrijven, zodat in de toekomst voor een deel van Kreekweg 4 geen beperking voor alleen granen en rijst geldt.
Reactie:
De beschrijving in paragraaf 4.2. wordt hierop aangepast.
3. Het is onvoldoende om in het hoofdstuk "Economische uitvoerbaarheid" (toelichting) alleen te spreken over uit te voeren plannen door of via Havenbedrijf Rotterdam. Er moet ook voor Silo Dordrecht BV de gelegenheid blijven voor uitbreiding, renovatie of nieuwbouw.
Reactie:
Het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat in bestemmingsplannen aandacht moet worden besteed aan de economische uitvoerbaarheid. De bepaling richt zich primair op de uitvoerbaarheid door de gemeente en heeft tot doel te voorkomen dat economisch niet-uitvoerbaar bestemmingsplannen worden vastgesteld. Dergelijke bestemmingsplannen kunnen juridisch nadelige gevolgen hebben voor eigenaren en gebruikers en zijn daarmee ongewenst.
4. Het is van groot belang dat de geluidruimte die via maatwerk is vergund via maatwerk in stand blijft. Verwezen wordt naar een notitie van Sonus (akoestisch adviseur).
Reactie:
Zie de reactie onder 3.2 en 3.3.

5. Koninklijke Jongeneel BV

1. De mogelijkheden op de locatie van Jongeneel worden door het opnemen van milieucategorieën beperkt. Verder is niet uitgegaan van het provinciale beleid dat verplicht tot het toelaten van de hoogst toelaatbare milieucategorie.
Reactie:
Milieuzonering wordt toegepast voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke situaties. Daarbij hanteert de gemeente de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering. Er is in de uitwerking alleen rekening gehouden met het afstand houden tot nabijgelegen burgerwoningen. Verder is het gebied ingedeeld als gemengd gebied, waarbij

de richtafstanden met één stap zijn verlaagd. Dit resulteert in een verantwoorde milieuzonering die zoveel mogelijk recht doet aan het industrieterrein en die past in het provinciale beleid. Waar bestaande activiteiten niet in de milieuzonering passen is een maatwerkbestemming opgenomen.

De activiteiten van Jongeneel betreffen ten hoogste milieucategorie 3.2 (groothandel in hout en bouwmaterialen). Dit is prima inpasbaar in de voorgenomen milieuzonering. Op het perceel van Jongeneel is ten hoogste milieucategorie 4.1 toegestaan. Daarbij is in de planregels een afwijkingsmogelijkheid opgenomen waarmee een zwaardere milieucategorie kan worden toegelaten. Een voorwaarde daarbij is dat de betreffende bedrijfsactiviteit naar aard en invloed op de omgeving kan worden gelijkgesteld met bedrijfsactiviteiten die conform de milieuzonering op het perceel zijn toegestaan. Deze regeling levert geen beperking op voor Jongeneel.

2. Niet duidelijk is waarom de brochure Bedrijven en Milieuzonering is aangehouden. Deze brochure is indicatief en niet bedoeld voor bestaande situaties. Beperkingen worden zonder onderzoek doorgevoerd.
Reactie:
Zie voor de aanpak het antwoord onder 5.1. Volgens vaste jurisprudentie is milieuzonering voor bestaande industrieterreinen eveneens noodzakelijk, maar zeker ook dringend gewenst. Dit vanwege de mogelijke vestiging van nieuwe bedrijfsactiviteiten en de uitbreiding van activiteiten van de gevestigde bedrijven.
3. De toegelaten milieucategorieën lijken te zijn beperkt door de aanwezigheid van bepaalde woningen die zijn gelegen op een gezoneerd industrieterrein. De noodzaak van deze beperking wordt niet ingezien.
Verder zijn de in het plan opgenomen geluidsschermen nog steeds niet gerealiseerd, wat ten koste lijkt te gaan van de anders beschikbare milieuruimte.
Reactie:
Voor het perceel van Jongeneel zijn de nabijgelegen woningen aan de Amstelwijkweg van belang. Deze burgerwoningen liggen buiten het plangebied en zijn gelegen op het gezoneerd industrieterrein. De milieuzonering is gericht op de aspecten geluid, geur, gevaar en stof. Woningen op een gezoneerd industrieterrein zijn niet beschermd tegen industrielawaai. Het buiten beschouwing laten van het aspect geluid zou aan de orde kunnen komen bij een besluit over het afwijken van de regels en het toelaten van activiteiten in een hogere milieucategorie.

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om langs de Wieldrechtseweg geluidsschermen te plaatsen. Een besluit over de plaatsing is echter nog niet genomen. Daarnaast zijn de schermen gericht op het verminderen van het verkeerslawaai. Gezien de afstand tot de bedrijfsperven is de verwachting dat de afschermdende werking voor geluid vanaf de bedrijfsperven langs de Wieldrechtseweg zeer gering zal zijn. Overigens is ook dit een aspect dat aan de orde zou kunnen komen bij een besluit over het afwijken van de regels en het toelaten van activiteiten in een hogere milieucategorie.
4. In het plan is niet aangegeven op grond waarvan het mogelijk wordt geacht een geluidbudget in het bestemmingsplan op te nemen. Niet duidelijk is hoe de bedrijfsvoering van Jongeneel zich daarmee zou verhouden, terwijl overschrijding direct handhaafbaar zou zijn op grond van het - ruimtelijke - bestemmingsplan.
Reactie:
De verdeling van geluidruimte binnen een gezoneerd industrieterrein is vooral een ruimtelijk vraagstuk. Daarmee is het bestemmingsplan het aangewezen document om de verdeling van geluid vast te leggen. Met de regeling wordt voorzien in een duurzame en goede ruimtelijke invulling van het industrieterrein.

De in het bestemmingsplan opgenomen verdeling van geluidruimte is niet nieuw. Deze is overgenomen uit het Zonebeheerplan Groote Lindt/Dordt-West, dat in februari 2008 in werking is getreden. Dit heeft de afgelopen jaren geen problemen opgeleverd voor Jongeneel en dat is, gezien de activiteiten van Jongeneel, ook de verwachting. Mocht er een knelpunt ontstaan tussen enerzijds de vergunde geluidruimte en anderzijds het geluidbudget op grond van het bestemmingsplan, dan is daarin voorzien met een overgangsregeling.
5. Verder zijn ten onrechte alleen havengebonden bedrijven toelaatbaar, wat een aanzienlijke beperking van gebruiksmogelijkheden en courantheid tot gevolg heeft. Nut en noodzaak worden niet onderbouwd.

Reactie:

Het bestemmingsplan geeft uitvoering aan het Masterplan Revitalisering Zeehavens Dordrecht. Doel van het masterplan is het versterken van de zeehavenfunctie. Deze doelstelling sluit aan bij het beleid van rijk en provincie (conform reactie 1.) om in potentie geschikte locaties voor zware of havengebonden activiteiten ook daadwerkelijk daarvoor aan te wenden.

Dordrecht en Havenbedrijf Rotterdam zijn een samenwerking aangegaan omdat de Dordtse zeehaven in het belang van de internationale concurrentiepositie een belangrijke rol kan gaan vervullen in het optimaliseren van het ruimtegebruik en de bereikbaarheid van zeehavencomplexen in en om Rotterdam. De goede bereikbaarheid van de Dordtse havens voor zowel zeeschepen als de binnenvaart biedt mogelijkheden om de verkeersbelasting van de A15 te verminderen. Met name voor de segmenten stukgoed en maritieme industrie- en dienstverlening worden er goede mogelijkheden gezien voor doorontwikkeling van het Dordtse havengebied.

Het ligt voor de hand dat de aandacht hierbij primair is gericht op de aan de havens gelegen bedrijfskavels. Een deel van de hier gevestigde bedrijven maakt (nog) geen gebruik van de haven, zodat er voornamelijk hier een mogelijkheid voor stimulering van het havengebruik. In het bestemmingsplan is er voor gekozen om die bedrijfskavels die geschikt zijn voor havengebonden bedrijfsactiviteiten, als zodanig te bestemmen.

Tegelijkertijd is het niet de bedoeling voor aanwezige niet-havengebonden bedrijven een 'overgangsrechtsituatie' te creëren. Het bestemmingsplan respecteert de rechten van deze bedrijven en neemt deze op met een zgn. 'maatbestemming'. Op grond hiervan zijn deze activiteiten positief bestemd en mogen ongehinderd worden voortgezet.

6. Aan het perceel van Jongeneel is slechts de specifieke functieaanduiding 'houthandel' toegekend. Deze aanduiding is te beperkt. De vrees bestaat dat activiteiten van Jongeneel daarmee worden wegbestemd.

Reactie:

In 2005 is door het bedrijf een melding ingediend. De activiteiten zijn daarbij beschreven als op- en overslag van bouwmaterialen met een eenvoudige bewerking. De beschrijving conform de VNG-publicatie die hier het best bij aansluit is "groothandel in hout en bouwmaterialen met bedrijfsoppervlak groter dan 2.000 m³", milieucategorie 3.1. Deze omschrijving wordt in de functieaanduiding in de regels opgenomen.

7. Hert voorontwerp lijkt t.a.v. de bebouwingsmogelijkheden en milieucategorieën uit te gaan van een 'maagdelijke' situatie. Grenzen lopen - om meerdere redenen onuitvoerbaar - dwars over het terrein en bestaande bebouwing. Niet staat vast dat aan de bouwmogelijkheden wordt voldaan.

Reactie:

Het toepassen van milieuzonering leidt tot een zogenaamde 'inwaartse zonering' waarbij, naarmate de afstand ten opzichte van de woningen toeneemt, bedrijfsactiviteiten uit steeds hogere milieucategorieën zijn toegelaten. Milieuzones worden toegepast, ongeacht de feitelijke omstandigheden of de eigendomssituatie. Immers, eigendomssituaties kunnen wijzigen en het gaat er om dat de vereiste ruimtelijke scheiding wordt bereikt.

Deze methodiek brengt met zich mee dat voor één bedrijfskavel twee of meer milieuzones kunnen gelden. In die gevallen moeten bedrijven bij de situering van de verschillende deelactiviteiten rekening houden met de verschillende milieuzones binnen de bedrijfskavel. Is binnen één bedrijf sprake van meerdere ruimtelijk te onderscheiden deelactiviteiten, dan worden deze deelactiviteiten afzonderlijk beschouwd en getoetst aan de milieuzonering. Door consequente toepassing van deze methodiek wordt de planologisch gewenste ruimtelijke scheiding ook daadwerkelijk bereikt.

Bedrijven moeten niet alleen voldoen aan de milieuzonering uit het bestemmingsplan maar ook aan de Wet milieubeheer. Deze wet kent een eigen beoordelingskader voor de milieueffecten van bedrijven. De toepassing daarvan zal er, zoals bij de zonering, toe leiden dat milieubelastende activiteiten op een verantwoorde afstand van gevoelige functies worden gesitueerd. Beide instrumenten dienen daarmee eenzelfde doel en kunnen naast elkaar functioneren. Bovenstaande toelichting zal aan de toelichting van het bestemmingsplan worden toegevoegd.

Bezien is tenslotte hoe de bestaande bebouwing van Jongeneel zich verhoudt tot de bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Hieruit blijkt dat thans 4.544 m² bebouwing aanwezig is, terwijl het nieuwe bestemmingsplan 9.528 m² bebouwd oppervlak toelaat. Kortom nog niet de helft van de toekomstige bebouwingscapaciteit is benut.

8. Jongeneel is opgenomen in een veiligheidszone o.g.v. het Bevi, maar is niet havengebonden in gebruik. Er wordt afgeweken van het beleid dat de risicocontour van Bevi-inrichtingen de perceelsgrenzen niet mogen overschrijden. Bovendien is de vergunnings situatie voor de directe omgeving (nog) niet duidelijk.

Reactie:

In paragraaf 4.5.2 van de toelichting van het bestemmingsplan is het toepassen van een veiligheidscontour gemotiveerd. De veiligheidscontour is toegepast in de kern van het Zeehavengebied. Dat betreft veelal de havengebonden percelen, maar niet overal. De genoemde onduidelijke vergunnings situatie is ons niet bekend.

6. Kamer van Koophandel Rotterdam

1. Voor een succesvolle ontwikkeling van het plangebied is een integrale aanpak en goede aansluiting op de hoofdwegenstructuur noodzakelijk. Benadrukt wordt de noodzaak en urgentie van de aanpassing van het knooppunt N3/A16.

Reactie:

De noodzaak en urgentie om het knooppunt aan te passen worden erkend. Met betrokken partijen vindt intensief overleg plaats, met als doel definitieve afspraken over de toekomstige verkeerssituatie en de uitvoering van de werkzaamheden te maken

2. De opgenomen regeling voor verdeling van de geluidruimte is niet flexibel en vraagt voor afwijking om besluitvorming van het college, een voor bedrijven een verzwarende procedure. Vraag is of de immissiekentallen overeenkomen met e geldende vergunningvoorschriften van bedrijven c.q. regels voor meldingsplichtige bedrijven. De regeling mag niet leiden tot een 'in beton gegoten' geluidsituatie voor zittende bedrijven. Het doel van de regeling kan mogelijk ook bereikt worden via regulier zonebeheer.

Reactie:

De motivering om de verdeling van geluidruimte op te nemen in het bestemmingsplan is opgenomen in paragraaf 4.7.2 van de toelichting. De in het bestemmingsplan opgenomen verdeling van geluidruimte is niet nieuw. Deze is overgenomen uit het Zonebeheerplan Groote Lindt/Dordt-West, dat in februari 2008 in werking is getreden.

Een wijziging van het geluidbudget is mogelijk gemaakt als afwijking van de gebruiksregels. Ook in het kader van het zonebeheerplan is hiervoor al een collegebesluit nodig.

Mocht er een knelpunt ontstaan tussen enerzijds de vergunde geluidruimte en anderzijds het geluidbudget op grond van het bestemmingsplan, dan wordt daarin voorzien met een overgangsregeling. Een dergelijke regeling is ook al onderdeel van het zonebeheerplan.

3. Welke rol speelt het systeem van vastgestelde immissiekentallen in de toegepaste maatwerkbestemmingen? Uitgangspunt moet zijn dat rechten van bedrijven niet worden aangetast.

Reactie:

De verdeling van geluidruimte is ongewijzigd gebleven ten opzichte van de verdeling op grond van het Zonebeheerplan en de daarop genomen besluiten tot het wijzigen van geluidruimte. De maatwerkbestemmingen zijn opgenomen voor die percelen waar sprake is van een zwaardere milieucategorie dan op grond van de voorgestelde milieuzonering toegestaan. Met die maatbestemming kunnen de activiteiten onbelemmerd worden voortgezet.

4. De opgenomen sloopregeling voor grote gebouwen niet gebruiken om op papier extra geluidruimte te creëren. Nadere specificatie van de regeling is gewenst.

Reactie:

In paragraaf 4.7.2 staat vermeld dat het doel van de sloopregeling is te voorkomen dat gebouwen worden gesloopt die een voor geluid afschermdende werking hebben. Daaraan zal ter verduidelijking worden toegevoegd dat dit de afschermdende werking voor geluid van andere bedrijven betreft.

5. De verdelingssystematiek voor de geluidruimte komt niet overeen met de regeling in het bestemmingsplan voor Groote Lindt in Zwijndrecht, terwijl dit terrein van hetzelfde

gezoneerde industrieterrein deel uitmaakt.

Reactie:

We streven ernaar om één en dezelfde systematiek te hanteren voor het gehele gezoneerde industrieterrein. Wij zijn voornemens Zwijndrecht te verzoeken om een gelijke regeling voor de verdeling van geluidruimte als eerste wijziging in het nieuwe bestemmingsplan Groote Lindt op te nemen. Overigens behoeft het naast elkaar bestaan van de regeling in het bestemmingsplan Zeehavens en het Zonebeheerplan in Groote Lindt geen problemen te geven. Inhoudelijk komt de in het bestemmingsplan gehanteerde methodiek overeen met die van het Zonebeheerplan, dat vanaf begin 2008 wordt gehanteerd.

6. De combinatie van aanwezige bedrijfswoningen en gezoneerd industrieterrein is ongelukkig. Gevraagd wordt de visie over de relatie tussen deze woningen en de bedrijven te specificeren.

Reactie:

In het plangebied resteert een beperkt aantal bedrijfswoningen, overigens minder dan in de vigerende plannen. Deze bedrijfswoningen worden gehandhaafd. Deze woningen zijn gelegen binnen het gezoneerde industrieterrein en zijn daardoor niet beschermd tegen industrielawaai. Ook in de milieuzonering is geen rekening gehouden met deze bedrijfswoningen.

Gevraagd wordt de toelichting op blz. 33 op het punt van externe veiligheid te verduidelijken.

Reactie:

Vanuit de tekst van de toelichting valt nu op te maken dat kwetsbare objecten wel zijn toegestaan binnen de veiligheidscontour en niet zijn toegestaan buiten de veiligheidscontour. Dat is niet logisch. De regeling is daarop aangepast. Kwetsbare objecten zijn niet toegestaan binnen de veiligheidscontour. Er is een mogelijkheid opgenomen om van deze regel af te wijken.

7. BV Zeehavenbedrijf Dordrecht

1. In de plantoelichting wordt onvoldoende ingegaan op de functie van het Zeehavengebied. Gevraagd wordt dit aan te vullen.

Reactie:

De toelichting wordt hierop aangepast.

2. De in het voorontwerp toegepaste milieuzonering is niet verplicht en is volgens de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering niet bedoeld voor bestaande situaties. Bovendien gaat specifieke milieu-informatie boven de generieke benadering in de genoemde brochure. Voor ZHD is ten onrechte geen gebruik gemaakt van de beschikbare specifieke milieu-informatie.

Reactie:

Milieuzonering wordt toegepast voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke situaties. Daarbij hanteert de gemeente de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering. Er is in de uitwerking alleen rekening gehouden met het afstand houden tot nabijgelegen burgerwoningen. Verder is het gebied ingedeeld als 'gemengd gebied', waarbij de richtafstanden met één stap zijn verlaagd. Dit resulteert in een verantwoorde milieuzonering die zoveel mogelijk recht doet aan het industrieterrein en die past in het provinciale beleid. Waar bestaande activiteiten niet in de milieuzonering passen is een maatwerkbestemming opgenomen.

Volgens vaste jurisprudentie is milieuzonering ook voor bestaande industrieterreinen noodzakelijk. Dit vanwege de mogelijke vestiging van nieuwe bedrijfsactiviteiten en de uitbreiding van activiteiten van de gevestigde bedrijven.

3. Gevraagd wordt ZHD te voorzien van een maatbestemming zodat alle bedrijfsactiviteiten op het gehele bedrijfsperceel mogelijk zijn.

Reactie:

Voor ZHD geldt een maximale milieucategorie 5.3 voor de laad- los en overslagactiviteiten van erts en mineralen e.d. ten behoeve van zeeschepen. Verder heeft ZHD recent een aanvraag voor een revisievergunning ingediend betreffende de gehele locatie, inclusief het voormalig NS-terrein. Tot slot wordt de gehele locatie, inclusief een gedeeltelijke demping van de Wilhelminahaven, in de revitaliseringsplannen benoemd als locatie voor activiteiten ten behoeve van zeeschepen. Voor ZHD is een maatbestemming opgenomen gebaseerd op

de huidige activiteiten.

4. Verzocht wordt de Staat van Bedrijfsactiviteiten in die zin aan te passen dat het aspect "geluid", nu op andere wijze daarin is voorzien, niet mee te nemen bij het bepalen van de maatgevende hinderafstand.
Reactie:
De milieuzonering is gericht op de aspecten geluid, geur, gevaar en stof. Er is voor gekozen om geluid daarbij niet buiten beschouwing te laten. Het buiten beschouwing laten van het aspect geluid zou aan de orde kunnen komen bij een besluit over het afwijken van de regels en het toelaten van activiteiten in een hogere milieucategorie.
Voor ZHD is dit punt minder relevant nu een maatbestemming voor het perceel is opgenomen
5. Gevraagd wordt te bezien om de in het voorontwerp opgenomen wijzigingsbevoegdheid voor het gedeeltelijk dempen van de Wilhelminahaven nu al te effectueren door een deel van de haven te bestemmen voor 'Bedrijf-1' (havengebonden bedrijf).
Reactie:
Bij het opstellen van het bestemmingsplan is gekozen voor het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid. omdat nog niet zeker was of en zo ja, hoe de demping zou plaatsvinden. Inmiddels wordt gewerkt aan de planvorming, waarbij wordt samengewerkt met het Havenbedrijf Rotterdam. De plannen zijn echter nog niet definitief, zodat er op dit moment geen concreet zicht op demping bestaat. Het nu al opnemen van de demping is daarmee voorbarig. De kans dat de demping niet of in andere vorm plaatsvindt, is nog steeds aanwezig. Bovendien betekent het nu doorvoeren van de demping, dat een (groot) deel van de onderzoeken voor het bestemmingsplan moet worden aangepast, wat ten minste een vertraging van enkele maanden tot gevolg zal hebben.
Zodra tussen alle partijen overeenstemming bestaat over de wijze van demping en de voorwaarden waaronder dit zal plaatsvinden, kan worden gestart met de wijzigingsprocedure. Deze procedure kan gelijk oplopen met de technische voorbereiding voor de demping, zodat deze per saldo niet tot vertraging zal leiden.
6. ZHD wil te zijner tijd een kantoorgebouw realiseren, waarschijnlijk nabij de kruising Mijlweg – van Leeuwenhoekweg. In het gebouw zullen de eigen kantoorfuncties huisvesten maar ook ruimte bieden aan klanten, leveranciers en ander haven- en gebiedsgerelateerde bedrijven. Gevraagd wordt alsnog zelfstandige kantoorfuncties mogelijk te maken.
Reactie:
Op grond van de Verordening Ruimte (provincie Zuid-Holland) mogen in bestemmingsplannen geen nieuwe kantoren mogelijk worden gemaakt buiten de invloedssfeer van station Dordrecht Centraal. Uitzondering hierop vormen de zogenaamde 'bedrijfsgebonden' kantoren (max. 50% van bedrijfsvloeroppervlak met een maximum van 3.000 m2) en functiegebonden kantoren, waarbij de koppeling tussen de havenfunctie en de kantoorfunctie nadrukkelijk moet zijn onderbouwd.
Op grond van lokaal en regionaal kantorenbeleid zijn buiten de aanwezige kantoorlocaties alleen bedrijfsgebonden kantoren toegelaten. Voor andere kantoorfuncties, waaronder de door ZHD genoemde havengerelateerde kantoren, zijn de reguliere kantoorlocaties beschikbaar. Dichtstbijzijnde locatie is Amstelwijck. Mede in relatie tot de ook in Dordrecht aanwezige leegstand van kantoorgebouwen is er geen aanleiding om in het gebied Zeehavens nieuwe havengerelateerde kantoorfuncties mogelijk te maken.
7. Op de hoek Van Leeuwenhoekweg – Mijlweg is de bouwgrens 16 meter achter de perceelsgrens gelegd, waardoor ter plaatse niet kan worden gebouwd. Omwille van een efficiënt ruimte gebruik, een duidelijke begrenzing daarvan en een representatieve uitstraling richting Mijlweg en A16 is een bouwmogelijkheid tot aan de perceelsgrens wenselijk.
Reactie:
Het bestemmingsplan wordt aangepast, met dien verstande dat aan de zijde van de Mijlweg de bebouwingslijn van de naastgelegen woonboulevard wel aangehouden wordt.
8. Langs de Van Leeuwenhoekweg geldt een bouwbeperking tot 8 meter en 20%. Nabij de kruising met de Mijlweg geldt een hoogte beperking tot 15 meter. Omdat dit een efficiënt gebruik van het bedrijfsperceel in de weg staat wordt verzocht de bouwmogelijkheden te verruimen tot 80% en 20-25 meter hoog.
Reactie:
De bouwhoogte tot 15 meter op de hoek Mijlweg – van Leeuwenhoekweg wordt gewijzigd in

20 meter.

8. Zethameta B.V. (locaties: Pieter Hoebeeweg en Van Leeuwenhoekweg)

1. Het bouwvlak op het perceel aan de Van Leeuwenhoekweg is onvoldoende duidelijk aangegeven. Verder behoeven de bouwhoogtes aanpassing. In de zone waar een hoogte van 25 meter wordt toegelaten is bebouwing tot 35 meter hoog aanwezig. In de zone waar 8 meter hoog mag worden gebouwd is een kantoorpand voorzien van 16 meter hoog. Verzocht wordt de genoemde bouwhoogtes te verhogen naar resp. 35 meter en 16 meter.

Reactie:

De leesbaarheid van de papieren versie van de verbeelding wordt beïnvloed door de veelheid aan arceringen die het plan kent. Op de digitale versie doet zich dit probleem niet voor.

De bouwhoogte ter plaatse van de bestaande 35 meter hoge loods wordt aangepast.

In de strook langs de van Leeuwenhoekweg wordt omwille van de stedenbouwkundige kwaliteit uitgegaan van minder intensieve en lagere bebouwing. In de reactie onder 2.1 wordt hier ook op ingegaan. Zoals aan de Donker Duyvisweg, geldt ook aan de Van Leeuwenhoekweg dat het niet gewenst is tot aan de weg bebouwing tot 16 meter hoog toe te laten. Mede gelet op de afmetingen van het terrein van Zethameta is er geen aanleiding om af te wijken van het voorgesteld bebouwingsprincipe.

2. Voor de locatie Van Leeuwenhoekweg vergunning verleend voor het plaatsen van hogere geluidsschermen dan het voorontwerp nu toelaat. Ten behoeve eventueel toekomstige geluidbeperkende voorzieningen is het gewenst alsnog geluidsschermen tot 10 meter hoog toe te staan.
Reactie:
De hoogtemaat van geluidsschermen wordt verhoogd naar 10 meter.
3. De toegelaten maximum vloeroppervlakte voor bedrijfsgebonden kantoren van 1.500 m² is veel te gering. Gezien de al aanwezige kantoren en de beoogde nieuwbouw wordt aanspraak gemaakt op maximaal 5.500 m² bedrijfsgebonden kantoren.
Reactie:
Zoals aangegeven in de reactie onder 7.6 laat het provinciaal, regionaal en lokaal kantorenbeleid het toestaan van andere kantoren dan bedrijfsgebonden kantoren niet toe.
4. Met het oog op een integrale aanpak voor het hele gezoneerde industrieterrein wordt voorgesteld om het zonebeheerplan in stand te houden en in het bestemmingsplan te verankeren via een verwijzing.
Reactie:
Het opnemen van de verdeling van geluidruimte in het bestemmingsplan is de uitkomst van een juridische toets en onderzoek naar ontwikkelingen elders. Naar onze mening is de hier voorgestelde regeling voor de verdeling van geluidruimte de juridisch meest stevige regeling. Zoals gesteld is inderdaad een nadeel daarvan dat de verdeling van geluidruimte voor één en hetzelfde industrieterrein in meerdere bestemmingsplannen moet worden gevat. Voor het gezoneerde industrieterrein Grootte Lindt/Dordt-West is dit bestemmingsplan Zeehaven het eerste plan waarin deze regeling wordt opgenomen. Wij zijn wel voornemens om een gelijke regeling te treffen in de overige bestemmingsplannen voor dit gezoneerde industrieterrein.
5. In het voorontwerpbestemmingsplan is geen rekening gehouden met de geluidruimte zoals die per collegebesluit van 10 januari 2012 aan het perceel van Zethameta is toegekend.
Reactie:
Wij hebben geconstateerd dat in de tabel met de geluidtarieven voor deelgebied P, het perceel van Zethameta, de verkeerde waarden zijn ingevuld. Dit wordt gecorrigeerd. Uitgangspunt is de geluidruimte waartoe het college op 10 januari 2012 heeft besloten. Daarbij wordt een verrekening toegepast naar een vierkante meter tarief, waarbij ook de oppervlakte van het perceel in de tabel wordt opgenomen.
6. Het bestemmingsplan geeft geen inzicht in de totale geluidzone rondom het gezoneerde industrieterrein. Voorgesteld wordt om een kaart op te nemen met daarop een weergave van de volledige geluidzone.
Reactie:
Wij zullen een dergelijke kaart opnemen in de toelichting van het bestemmingsplan.

7. De benaming van de deelgebieden is gewijzigd ten opzichte van het zonebeheerplan en dat maakt een vergelijking niet eenvoudig.
Reactie:
 Bij de inwerkingtreding van het bestemmingsplan zal de geluidverdeling van het zonebeheerplan komen te vervallen. Daarmee lost de verwarring vanzelf op.
8. Ten opzichte van het zonebeheerplan zijn oppervlaktes van deelgebieden gewijzigd. Het is niet duidelijk waarom dat is gebeurd.
Reactie:
 De in het bestemmingsplan opgenomen verdeling van geluidruimte is niet nieuw. Deze is overgenomen uit het Zonebeheerplan Groote Lindt/Dordt-West, dat in februari 2008 in werking is getreden, en de daarop genomen besluiten tot het wijzigen van geluidruimte. Wel is een nieuwe controle gedaan op oppervlaktes van de deelgebieden. Dat kan tot kleine verschillen leiden. Wij verwachten niet dat dat tot problemen leidt, maar mocht er een knelpunt ontstaan tussen enerzijds de vergunde geluidruimte en anderzijds het geluidbudget op grond van het bestemmingsplan, dan wordt daarin voorzien met een overgangsregeling. Een dergelijke regeling is ook al onderdeel van het zonebeheerplan. Voor Zethameta is dit overigens niet aan de orde omdat deelgebied P alleen voorziet in het perceel van Zethameta.
9. In bijlage 1 ontbreekt een beschrijving van de deelgebieden P en Q.
Reactie:
 De beschrijving van de deelgebieden P en Q zal worden toegevoegd.
10. Ten opzichte van het zonebeheerplan zijn geluidniveaus per vierkante meter gewijzigd. Het is niet duidelijk waarom dat is gebeurd.
Reactie:
 Zie de beantwoording onder 8.8. Daarnaast is al onder 8.5 geconstateerd dat de opgenomen waarden voor deelgebied P niet juist zijn. Dit wordt gecorrigeerd uitgaande van de geluidruimte conform het collegebesluit van 10 januari 2012.
11. Onduidelijk is waarom deelgebied F is toegevoegd. In het zonebeheerplan was dit onderdeel van deelgebied D. Wel was er in het zonebeheerplan nog sprake van deelgebied O, het onderwaterdepot Wilhelminahaven. Is er een budget voor deelgebied F en waarom is dit niet opgenomen in de tabel?
Reactie:
 Bij het opstellen van het zonebeheerplan in 2007 was er nog sprake van een ontwikkeling met een onderwaterdepot in de Wilhelminahaven. Daarvoor is destijds een kleine geluidreservering opgenomen. Deze ontwikkeling is niet meer aan de orde dit deelgebied en deze geluidreservering is vervallen.
- In het zonebeheerplan bestond deelgebied D uit drie delen: de locatie van ZHD, het voormalig NS-terrein en een deel van de Wilhelminahaven. In de verdeling van geluidruimte was rekening gehouden met een zeecontainerterminal. In het bestemmingsplan is de demping van een deel van de Wilhelminahaven wel voorzien maar nog niet opgenomen. De plannen zijn daarvoor nog onvoldoende concreet. De demping is als een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Voor wat betreft het land is door ZHD recent een (revisie)vergunningaanvraag gericht op de activiteiten op het gehele perceel, dus inclusief het voormalig NS-terrein.
- De geluidruimte voor het deelgebied D uit het zonebeheerplan is verdeeld tussen ZHD (opnieuw deelgebied D) en ontwikkelruimte ten behoeve van een demping. Nu nog niet duidelijk is of en hoe de demping precies zal worden uitgevoerd is hier ook nog geen vierkante meter tarief voor geluid voor te bepalen. De reservering is dus niet opgenomen in de tabel. Dat zal wel gebeuren op het moment dat de demping van de haven met een afwijkingsbesluit zal worden toegestaan.
12. Nut en noodzaak van de regeling inzake geluidimmissie lager dan 17 dB(A) wordt niet begrepen.
Reactie:
 De regeling beoogt problemen met de geluidinpassing te voorkomen op toetspunten waar de bijdrage laag en te verwaarlozen is. Het is niet zo dat bedrijven er op deze manier geluidruimte bij krijgen. Er verandert niets aan het geluidbudget. In de praktijk van het

zonebeheer richt de geluidinpassing zich op de maatgevende punten, waar de geluidbijdrage aanzienlijk hoger is dan 17 dB(A).

13. De uitzondering voor geluidonderzoek voor type b bedrijven kan leiden tot overschrijdingen van de geluidzone.
Reactie:
Een groot deel van de bedrijven op het gezoneerde industrieterrein betreft type B, of meldingsplichtige, bedrijven. Een groot deel van deze groep bedrijven is voor geluid weinig relevant. De inzet voor het zonebeheer richting deze groep bedrijven is gericht op het beperken van de regellast. Om die reden wordt een standaard bronvermogen van 93 dB(A) toegepast. Het is denkbaar dat dat ergens een knelpunt kan opleveren, bijvoorbeeld vanwege de kavelgrootte, of vanwege de ligging aan de rand van het industrieterrein. In dat geval kan vanuit het bevoegd gezag een geluidonderzoek worden gevraagd en indien nodig kan een maatwerkvoorschrift worden opgelegd.
De beschreven werkwijze wordt al sinds 2005 zonder problemen toegepast.
14. Formulering gebruiksregel 20.2.2a klopt niet.
Reactie:
De zin wordt tekstueel aangepast.
15. In de overgangsregeling (artikel 23.1) staat niet met zoveel woorden dat een vergund maar niet gerealiseerd bouwwerk dat in strijd is met het nieuwe bestemmingsplan alsnog mag worden gebouwd. Zethameta vraagt om een bevestiging van deze uitleg.
Reactie:
Een eenmaal verleende vergunning behoudt zijn werking, ook als de regeling waaraan de vergunningaanvraag is getoetst op een later tijdstip wordt gewijzigd. Wel moet een verleende vergunning binnen een bepaalde termijn worden uitgevoerd. Verlenging van de termijn is mogelijk. Uiteindelijk kan bij het niet in uitvoering nemen van het bouwwerk of het gedurende een bepaalde termijn staken van de bouwactiviteiten worden overgegaan tot intrekking van de vergunning.

9. WTH

1. De bestemming 'grootschalige detailhandel' is voor de Mijlweg niet geheel passend. Deze bestemming legt beperkingen op aan het bedrijf en de bebouwingsmogelijkheden, die zeer nadelig zijn.
Reactie:
In het gebied aan de Mijlweg zijn veel autobedrijven gevestigd. De hier van ouds gevestigde reguliere bedrijvigheid is inmiddels in de minderheid. Om deze reden is gekozen voor een bestemming 'Detailhandel'. Omdat hier toch ook nog reguliere bedrijfsactiviteiten plaatsvinden is in de bestemmingsomschrijving ook de functie 'bedrijf' opgenomen. Hierdoor sluit de bestemming aan bij de huidige menging van bedrijvigheid en worden aan de aanwezige bedrijven geen onnodige beperkingen opgelegd.

4. Behandeling overlegreacties

1. Waterschap Hollandse Delta

1. In het plangebied bevindt zich een regionale waterkering. Deze dient alsnog te worden vermeld en via de bestemming 'Waterstaat-Waterkering' te worden bestemd.
Reactie:
Regionale waterkeringen waren voorheen bekend onder de naam 'secundaire waterkeringen'. De verbeelding is in die zin aangepast dat alle in het plangebied aanwezige waterkeringen zijn bestemd voor 'Waterstaat-Waterkering'.
2. Verder ontbreekt de beschermingszone van de verduikerde hoofdwatergang. Gevraagd wordt deze beschermingszone alsnog op te nemen.
Reactie:
In Dordrecht worden hoofdwatergangen en de daarbij behorende beschermingszones niet in bestemmingsplannen opgenomen. De bescherming van de watergangen is via de keur van het Waterschap voldoende verzekerd.

2. Gasunie

1. De in het plangebied aanwezig gasleiding is niet geheel correct aangegeven. Gevraagd wordt dit te corrigeren.
Verder vraagt de in de leidingstrook aanwezige afsluiterschema om veiligheidsredenen om een aanpassing van de verbeelding.
Reactie:
Het plan is aangepast.
2. Het plan laat aan de Wioldrechtseweg nabij de gasleiding een geluidsscherm toe. Ter waarborging van een veilig en bedrijfszeker gastransport en ter beperking van gevaar voor personen en goederen in de directe omgeving is bouwen binnen een afstand van 4 meter uit de hartlijn van de leiding niet toegestaan. Verzocht wordt het plan hierop aan te passen.
Reactie:
Het plan is aangepast.
3. In het plan ontbreekt een voorrangregeling in geval van zgn. dubbelbestemmingen, waarbij de bestemming 'Leiding-Gas' voorrang krijgt boven andere bestemmingen.
Reactie:
In het plan is een voorrangregeling opgenomen.
4. Het is niet gewenst om voor bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde in de strook van de gasleiding geen aanlegvergunning te verlangen. Daarom wordt verzocht de in de regels genoemde werken en werkzaamheden waarvoor geen omgevingsvergunning vereist is alsnog te schrappen.
Reactie:
Leidingen in bestemmingsplannen hebben vooral een signaleringsfunctie. Zodra blijkt dat activiteiten in de buurt van een leiding gaan plaatsvinden, zal de initiatiefnemer daar onderzoek naar doen en de betreffende leidingbeheer inschakelen. Verder voorziet het bestemmingsplan in een regeling op grond waarvan de gemeente de leidingbeheerder betreft bij de beoordeling van aanvragen die van invloed kunnen zijn op de leiding. Dit geldt voor bouw en aanlegactiviteiten. Om de regeldruk niet onnodig op te voeren is er in Dordtse bestemmingsplannen voor gekozen voor bepaalde aanlegactiviteiten die niet van invloed zijn geen vergunning te vereisen. Er is onvoldoende aanleiding om in deze werkwijze verandering aan te brengen.

3. Rijkswaterstaat

1. Gevraagd wordt de tekst van de waterparagraaf in de toelichting op 2 onderdelen te actualiseren.
Reactie:
De toelichting is op de genoemde onderdelen aangepast.

4. Provincie Zuid-Holland

1. De provincie vraagt op 2 onderdelen de regels van het voorontwerp aan te passen en aan te sluiten op de Verordening Ruimte:
 - a. in de begripsomschrijving 1.46 uit te gaan van een limitatieve opsomming van toe gelaten vormen van perifere detailhandel;
 - b. voor woninginrichting en grootschalige meubelbedrijven – indien de bestaande situatie dat toelaat - uitgaan van een ondergrens van 1.000 m² bvo.Reactie:
De begripsomschrijving is aangepast. De minimum oppervlakte van 1.000 m² b.v.o. is al opgenomen in artikel lid 6.3.1 onder 3. Omdat het een bestaande locatie betreft biedt deze afwijkingsbevoegdheid de mogelijkheid rekening te houden met de bestaande afmetingen van de bebouwing.

5. Ambtshalve aanpassingen

Behalve de aanpassingen die voortkomen uit de bovenvermelde reacties is er aanleiding het plan op enkele onderdelen te veranderen:

1. de regeling voor de leidingen wordt aangepast. De bestemming 'Leiding-gas' wordt de bestemming 'Leiding-Leidingstrook'.
2. de langs de Amstelwijckweg en Mijlweg aanwezig rioolpersleiding wordt alsnog opgenomen;
3. de hoogte van vlaggenmasten bij de bestemmingen 'Bedrijf' en 'Detailhandel' wordt verhoogd naar 12 meter;
4. onderaan de Wioldrechtseweg (achterzijde Mijlweg) vervalt de opgenomen bouwbeperking tot 20% en 8 meter hoog;
5. de bouwhoogte op de hoek Mijlweg-Wioldrechtseweg (locatie BMW) wordt aangepast aan de bestaande situatie.

6. Voorstel:

Verzocht wordt in te stemmen met:

1. de reacties op de opmerkingen uit de inspraak en het overleg;
2. de voorgestelde ambtshalve aanpassingen
3. ter visie leggen van het ontwerpbestemmingsplan Zeehavens