

Toelichting

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 Inleiding	2
HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving bestaande situatie	5
HOOFDSTUK 3 Planbeschrijving nieuwe situatie	6
HOOFDSTUK 4 Beleidskader	8
HOOFDSTUK 5 Omgevingsaspecten	16
HOOFDSTUK 6 Juridische planbeschrijving	48
HOOFDSTUK 7 Uitvoerbaarheid	53
HOOFDSTUK 8 Resultaten overleg	54

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Op 1 maart 2005 stelde de gemeenteraad het bestemmingsplan "Leerpark" vast, dat op 13 oktober 2005 in werking is getreden. Het doel van het Leerpark was en is een ontwikkeling waarin een vernieuwing van het voortgezet beroepsonderwijs wordt nagestreefd, door onder meer een nauwe samenwerking tussen scholen onderling en door inbreng van en samenwerking met het bedrijfsleven. Het Leerpark moet een ontmoetingsplaats tussen onderwijs en bedrijfsleven worden, in de sfeer van een vernieuwd regulier onderwijs, maar ook van bijscholingscursussen en introductie van nieuwe technologieën. De onderwijsprogramma's zullen flexibeler worden en meer op maatwerk zijn gericht. Door middel van intensieve samenwerking met het bedrijfsleven kan de huidige beroepsopleiding min of meer veranderen in één lange stageperiode; het leren en werken vindt dan plaats in reële praktijksituaties. Het bedrijfsleven kan hierin bijdragen door binnen het Leerpark bijvoorbeeld bedrijven te vestigen, door branches uitvoerig te presenteren of door een winkelleerbedrijf op te zetten dat gerund wordt door leerlingen.

Door het beroepsonderwijs op een centrale plaats binnen de bebouwde kom te concentreren, worden de mogelijkheden om nieuwe voorzieningen efficiënt te exploiteren vergroot. Een fysieke vernieuwing en concentratie van de huisvesting in combinatie met andere voorzieningen (onder meer vanuit het bedrijfsleven) is dan ook voorwaarde voor de slagingskans van het Leerparkconcept. Door de centrale ligging en goede bereikbaarheid en het feit dat het gebied al tientallen jaren als scholengebied in gebruik is, leent het scholengebied aan de Maria Montessorilaan en omgeving zich bij uitstek voor een dergelijke fysieke vernieuwing en concentratie/combinatie van functies.

Een aanzienlijk deel van de bestaande bebouwing binnen het Leerpark is inmiddels vervangen door nieuwe schoolgebouwen. Hierbij bleek het echter niet mogelijk om binnen de in het bestemmingsplan vastgelegde kaders te blijven. Via planologische vrijstellingsprocedures is medewerking verleend aan de noodzakelijke afwijkingen van het bestemmingsplan, zoals het verschuiven van bouwblokken en het maken van andere wegen en groenpartijen. Deze afwijkingen werken echter door bij de ontwikkeling van de rest van het plangebied; om het programma te kunnen realiseren zijn soms weer op andere plekken afwijkingen ten opzichte van het oorspronkelijke bestemmingsplan nodig.

Verder zijn er ook wijzigingen in het programma vereist om de Leerparkontwikkeling tot het gewenste resultaat te leiden:

- Het bleek tot op heden niet mogelijk om ondernemers te bewegen om leerbedrijven, die in de oorspronkelijke opzet van het bestemmingsplan geen winstoogmerk mochten hebben, in het Leerpark te vestigen. Het studietoelichting is voor een belangrijk deel gericht op commerciële dienstverlening en vereist dan ook leerbedrijven die (deels) een commercieel karakter hebben.
- De bebouwing aan de Leerboulevard, tussen het Da Vinci College en het Stedelijk Dalton Lyceum zal iets hoger worden dan in het vigerende bestemmingsplan mogelijk is gemaakt.
- De locatie van het Leonardo Plaza moet in het kader van een optimale verkaveling enkele meters verschuiven ten opzichte van het bestemmingsplan.
- De supermarkt uit de naastgelegen woonwijk Land van Valk wordt verplaatst naar het Leerpark waarbij de oppervlakte van die supermarkt wordt toegevoegd aan de omvang die in het Leerpark reeds voor een supermarkt was gereserveerd. Hierdoor ontstaat een supermarkt van voldoende omvang, die ook als leerbedrijf zal functioneren, zonder de detailhandelsstructuur van het gebied aan te tasten.

Daarnaast zijn in afwijking van het bestemmingsplan via planologische vrijstellingsprocedures woningen aan de noordzijde en in het centrum van het plangebied gerealiseerd en is een afzonderlijk bestemmingsplan ontwikkeld voor de realisering van een uitrukpost voor de Regionale Brandweer en de Ambulancedienst aan de zuidzijde van het plangebied.

Op 27 mei 2010 heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat ambtelijk en op 4 juni 2010 bestuurlijk met de gemeente Dordrecht gesproken over de consequenties die het Rijksontwerp basisnet transport gevaarlijke stoffen met zich mee brengt. De door het Rijk geschatte effecten

zijn tweeledig. Enerzijds is er sprake van een toenemend transport van gevaarlijke stoffen met name in de categorie Brandbaar gas. Aan de andere kant is er sprake van het vaststellen van een gebruikruimte voor het transport van gevaarlijke stoffen die sterk wijzigt ten opzichte van de huidige veiligheidszones. De wijzigingen spelen zich met name af in de zone direct langs het spoor. Vaststelling van het basisnet heeft ruimtelijke gevolgen voor de direct langs de spoorbaan gelegen gebied voor zover dit nog niet is vormgegeven.

Voorts is in het Leerpark de realisatie van een "Stedenbaan station" gewenst. Over plaats en fasering wordt momenteel nageacht. Ook de realisatie van deze wens heeft effecten op het aan het station aansluitende gebied. Deze ontwikkeling is op dit moment echter onvoldoende concreet om rechtstreeks of via een wijzigingsbevoegdheid in een bestemmingsplanherziening op te nemen.

Met de besluitvorming over de wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen in de tweede kamer is het basisnet spoor vastgesteld. Naar aanleiding hiervan is de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen aangepast. De ruimtelijke consequenties van het basisnet spoor moeten in het bestemmingsplan worden verwerkt.

Gelet op de bovengenoemde ontwikkelingen is het gewenst het vigerende bestemmingsplan Leerpark te herzien.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied wordt begrensd door:

- De Dubbeldamseweg in het noordoosten;
- De woonwagenlocatie Dubbeldamseweg/Romboutsplantsoen in het oosten;
- De N3 met het daarnaast gelegen fietspad in het zuidoosten;
- De Laan der Verenigde Naties in het zuidwesten; en
- De spoorlijn Dordrecht-Lage Zwaluwe in het westen.



1.3 Vigerende bestemmingsplannen

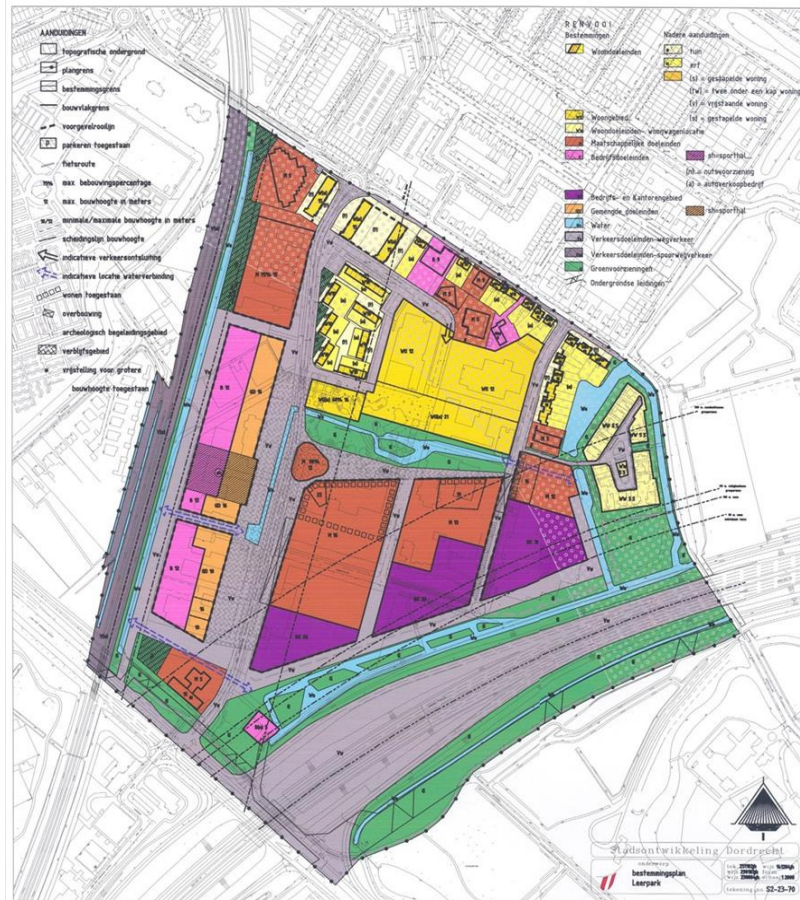
Voor het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

1. Leerpark, vastgesteld op 1 maart 2005, goedgekeurd op 16 augustus 2005 en inwerking getreden op 13 oktober 2005;
2. 1e Herziening Leerpark, locatie brandweerkazerne, vastgesteld op 1 september 2009 en inwerking getreden op 26 november 2009.

In het bestemmingsplan Leerpark is de basis gelegd voor het ontstaan van het Leerpark, waarbij een combinatie tussen leren en praktijkervaring via het bedrijfsleven wordt nagestreefd. In het noordelijk en oostelijk deel van het plangebied worden in dit bestemmingsplan vooral de bestaande functies juridisch geregeld. Het zuidelijk en westelijk deel van het plangebied voorziet in een onderwijs- en bedrijfs/kantoorontwikkeling. In het centrum van het plangebied is ruimte voor een woningbouwontwikkeling.

In Hoofdstuk 1.1 van deze toelichting is ingegaan op de redenen waarom herziening van dit bestemmingsplan noodzakelijk is.

Onderstaand is de plankaart van het bestemmingsplan Leerpark uit 2005 afgebeeld.



1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 worden enkele algemene, in ieder bestemmingsplan voorkomende onderdelen beschreven. vervolgens wordt in hoofdstuk 2 vooral de bestaande situatie van het plangebied beschreven. De nieuwe situatie wordt in hoofdstuk 3 benoemd. In hoofdstuk 4 komt het beleid van rijk, provincie en gemeente aan de orde. Bij de beschrijving van de omgevingsaspecten in hoofdstuk 5 wordt aandacht besteed aan de verantwoording, onder meer op het gebied van archeologie, flora en fauna, water en milieu. per onderdeel wordt hierbij het relevante beleid benoemd, het onderzoek beschreven en een conclusie getrokken. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de juridische planbeschrijving. In de hoofdstukken 7 en 8 wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving bestaande situatie

2.1 Ontstaan en ontwikkeling

Op 24 september 1963 werd het bestemmingsplan Uitbreidingsplan in onderdelen Dubbeldamseweg vastgesteld. Dit plan voorzag in de destijds steeds groter wordende behoefte aan terreinen voor bijzondere bebouwing en meer in het bijzonder voor (streek)scholenbouw. De reden voor de schoolontwikkeling op deze locatie was vooral de centrale ligging ten opzichte van de bestaande en (toen nog) te realiseren wijken en de ligging nabij grotere verkeerswegen. Naast scholenbouw voorzag dit bestemmingsplan in andere vormen van bebouwing met een maatschappelijk karakter en woningbouw. Op 24 augustus 1971 werd een herziening van dit bestemmingsplan -het bestemmingsplan Dubbeldamseweg- vastgesteld. Bij deze herziening werd de oppervlakte voor bijzondere doeleinden, met name scholen en instellingen met een bovenwijkse en regionale functie sterk vergroot. Het bestemmingsplan Dubbeldamseweg is in de loop der jaren grotendeels gerealiseerd.

Rond 2000 werd duidelijk dat het beroepsonderwijs niet goed aansloot bij de behoefte van het bedrijfsleven en werd er naar mogelijkheden gezocht om de kwaliteit van dit onderwijs te verbeteren. Een van de problemen daarbij was het feit dat het beroepsonderwijs grotendeels gehuisvest was in verouderde gebouwen, verspreid over de stad, die onvoldoende mogelijkheden boden voor de modernisering van het onderwijs. Door de versnippering konden nieuwe voorzieningen niet efficiënt geëxploiteerd worden. Een fysieke vernieuwing en concentratie van de huisvesting in combinatie met andere voorzieningen (onder meer vanuit het bedrijfsleven) bleek gewenst en werd uitgewerkt in het Leerparkconcept. Door de centrale ligging en goede bereikbaarheid en het feit dat het gebied al tientallen jaren als scholengebied in gebruik is, leende het scholengebied aan de Dubbeldamseweg/Maria Montessorilaan en omgeving zich bij uitstek voor een dergelijke fysieke vernieuwing en concentratie/combinatie van functies. Een deel van de bestaande bebouwing moest hiertoe vervangen moeten worden en een andere stedenbouwkundige opzet bleek nodig. Om deze ontwikkeling mogelijk te kunnen maken diende het bestemmingsplan Dubbeldamseweg te worden herzien. In 2005 werd hiertoe het bestemmingsplan Leerpark vastgesteld. Dit bestemmingsplan voorziet naast handhaving en uitbreiding van de woonfunctie in het gebied in ontwikkelingsmogelijkheden voor scholen en leerbedrijven.

2.2 Bestaande ruimtelijke en functionele structuur

Het plangebied ligt aan de zuidwestrand van de wijk "Land van Valk", waarvan het wordt gescheiden door de Dubbeldamseweg. Langs de Dubbeldamseweg bevinden zich overwegend twee-onder-een-kapwoningen, 3 appartementengebouwen, een woonwagenlocatie en enkele maatschappelijke functies.

Het plangebied wordt in het westen door de spoorlijn Dordrecht-Lage Zwaluwe gescheiden van de wijk Krispijn. Ten oosten van de spoorlijn bevinden zich binnen het plangebied een zorginstelling en een internaat voor schipperskinderen en zijn enkele schoolgebouwen.

Ten zuidwesten van het plangebied bevindt zich een brede verkeerszone, de Laan der Verenigde Naties, met aansluitend daaraan een klein bedrijfsterrein. Binnen het plangebied grenzen het internaat voor schipperskinderen en een pompgebouw aan deze zone.

Ten oosten van het plangebied ligt een deel van de Dordwijkzone, waarin het Dordwijk- en Dubbelmondepark liggen. ten zuiden hiervan ligt het inmiddels voor een belangrijk deel gerealiseerde Gezondheidspark. De Rondweg N3 grenst binnen het plangebied aan deze zone. De geplande schoolbebouwing is voor een belangrijk deel inmiddels gerealiseerd. Aan de zuidzijde van het plangebied is inmiddels een uitrukpost van de Brandweer en de Ambulancedienst gevestigd.

Binnen het plangebied bevinden zich 5 straten, waarvan de Prof. Waterinklaan/Maria Montessorilaan (Leerparkboulevard) de belangrijkste verbinding door het plangebied vormt tussen de wegen die het plangebied aansluiten op het stedelijk verkeersnetwerk.

De openbare ruimte binnen het plangebied heeft nog geen optimale uitstraling, maar dit wordt met de voortschrijdende ontwikkeling van het Leerpark verbeterd. De Leerpark-promenade(het voormalige prof. Gunningplein met de verbrede maria Montessorilaan) vormt de grootste openbare groenvoorziening, welke van belang is voor licht en lucht binnen het plangebied.

HOOFDSTUK 3 Planbeschrijving nieuwe situatie

3.1 Programma

Op 12 december 2000 heeft de gemeenteraad het Masterplan Leerpark vastgesteld. Het Masterplan is een gezamenlijke produktie van het Da Vinci College, het Insula College, het Stedelijk Dalton Lyceum, het Wartburg Lyceum en de Gemeente Dordrecht en geeft onder meer de aanleiding, onderbouwing, het ruimtelijk programma, het (concept-)stedenbouwkundig masterplan, het organisatorisch proces en de financiële onderbouwing van de Leerparkontwikkeling aan.

De vernieuwing van het beroepsonderwijs is hard nodig. De arbeidsmarkt heeft dringend goed opgeleide en gemotiveerde vakmensen nodig, terwijl anderzijds het aantal voortijdige schoolverlaters verontrustend hoog is. Door onder meer de informatisering van de samenleving en de technologische ontwikkeling ontstaan nieuwe producten en diensten, nieuwe en snellere productieprocessen en nieuwe beroepen en bedrijven. Breed vakmanschap, teamwork, kwaliteitsbesef, samenwerking, initiatief en klantgerichtheid komen steeds meer centraal te staan. Deze vaardigheden worden de standaardvereisten voor een goede beroepsuitoefening. Feitenkennis (kennen en weten) wordt minder belangrijk dan bekwaamheid (kunnen en doen). Het onderwijs wordt gericht op het leren om in teamverband de problemen op te lossen die zich later in de praktijk ook voor zullen doen en op het succesvol afronden van opdrachten. De noodzaak om adequaat te kunnen blijven functioneren op de arbeidsmarkt vraagt om een continue leerproces. In het onderwijs moeten houding en vaardigheden worden aangeleerd die een goede basis vormen voor een leven lang leren en ondernemend functioneren in het bedrijfsleven. Het onderwijs dient mensen af te leveren die permanente veranderingen aankunnen. Op rijksniveau heeft de behoefte tot aanpassing van het beroepsonderwijs al tot vernieuwing van het Voorbereidend Middelbaar Beroepsonderwijs (VMBO) heeft geleid. In aansluiting daarop zijn via een gezamenlijke inspanning van onderwijs en gemeente concrete stappen gezet op weg naar een structurele verandering van het beroepsonderwijs.

Dit heeft geresulteerd in de ontwikkeling van Leerpark tot nu toe, waarbij een deel van de schoolbebouwing is gerealiseerd. In de praktijk blijkt er behoefte aan uitbreiding van het programma dat aan het bestemmingsplan Leerpark ten grondslag lag.

Het totale programma volgens het bp. Leerpark was:

Woningen	434
Scholen, incl. Praktijkruimten en leerbedrijven:	60.000 m2.
Kantoren	10.000 m2
Bedrijven	20.000 m2
Commerciële detailhandel/dienstverlening/horeca:	2000 m2
(op deze aantallen is een vrijstelling van 10% mogelijk)	

Het totale programma wordt:

Woningen:	450, e.e.a. binnen de mogelijkheden van de Wgh). De locatie van deze woningbouw ligt buiten de 100 m zone van EV rond spoor en N3, dus met name binnen de bestemming WG
Scholen:	57.125 m2
Leerbedrijven zonder winkelkarakter:	8.660 m2
Leerbedrijven met een winkelkarakter:	2800 m2, mits de supermarkt uit het Land van Valk naar het Leerpark wordt verplaatst.
Kantoren :	7.500 m2
Bedrijven:	17.270 m2
Kinderopvang	60 kindplaatsen
Maatschappelijke functies:	

-	Veiligheidsregio :	2.158 m2
	Brandweer:	3.888 m2
-	Ambulancedienst :	278 m2
-	Leonardoplaza:	700 m2
-	Sportieve/recreatieve dienstverlening (Klimhal):	950 m2

3.2 Vertaling nieuw programma naar het bestemmingsplan

De woonbestemmingen blijven ten opzichte van het geldende bestemmingsplan vrijwel onveranderd, met dien verstande dat op sommige onderdelen, waarvoor in het verleden een projectprocedure is doorlopen (Vlek 1 B) de hoogtemaat is aangepast aan de vergunde situatie en de via artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (oud) gerealiseerde woningen langs de Dubbeldamseweg is het plan worden opgenomen.

Omdat (winkel)leerbedrijven op meerdere plekken binnen het plangebied noodzakelijk of gewenst kunnen zijn, moet de locatie daarvan niet langer worden beperkt tot de bestemming "Gemengde doeleinden" als bedoeld in het vigerende bestemmingsplan Leerpark. In de onderhavige herziening wordt een bestemming "Gemengd 1" opgenomen, waarbinnen winkelleerbedrijven kunnen worden gerealiseerd. Leerbedrijven kunnen via een afwijkingsbevoegdheid ook gerealiseerd worden binnen de bestemming Maatschappelijk, waarbinnen ook de scholen zijn of worden gerealiseerd. In de planregels is bepaald wat de totale omvang van winkelleerbedrijven binnen het totale plangebied mag zijn. Leerbedrijven zonder winkelkarakter kunnen binnen de bestemming "Gemengd 1", "Gemengd 2", "Maatschappelijk" en "Bedrijf" worden gerealiseerd.

Scholen en andere maatschappelijke functies waarin zich verminderd zelfredzame personen kunnen bevinden worden met een maatbestemming in het bestemmingsplan opgenomen. Daarbij worden de bebouwingsmogelijkheden tot nagenoeg de bestaande bebouwing beperkt. Deze inperking is noodzakelijk vanwege de externe veiligheid. Voor het geplande kinderdagverblijf wordt eveneens een maatbestemming via een functieaanduiding opgenomen.

Inmiddels is duidelijk geworden dat er binnen de voor bedrijven en kantoren bestemde ruimte ook behoefte aan praktijklokalen voor de scholen bestaat. De bestemming "Bedrijven/kantoren" uit het bestemmingsplan Leerpark aan de zuidzijde van het plangebied wordt hierdoor meer een mengbestemming en krijgt de bestemming "Gemengd 2". Op het deel van de bestemming "Bedrijven/kantoren" waar inmiddels de brandweerkazerne en ambulancedienst is gerealiseerd wordt de bestemming "Maatschappelijk" met de functieaanduiding "specieke vorm van maatschappelijk-brandweer/ambulancedienst" gelegd.

De leegstand van kantoren binnen de gemeente vormt een gemeentelijk en provinciaal punt van zorg. Het Leerpark is in de geactualiseerde regionale kantorenvisie, met een kleinst mogelijke concentratie van 7.500 m2 b.v.o. opgenomen als een themalocatie, behorend tot één van de geprioriteerde voorkeurslocaties van de Drechtsteden. Om die reden is ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan Leerpark uit 2005, maar ook ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan het kantorenprogramma voor het Leerpark teruggebracht van 10.000 m2 naar 7.500 m2.

De verkeersbestemming langs de spoorlijn/Max Gootelaan wordt versmald ten gunste van een groenbestemming. Binnen deze groenvoorziening wordt wel parkeren mogelijk gemaakt. Een aansluiting van deze verkeerbestemming op de Maria Montessorilaan/Prof. Waterinklaan, die in het vigerende bestemmingsplan met een verkeersbestemming was aangegeven, zal in zuidelijke richting worden verschoven zodat deze niet ter hoogte van de bestaande woningen wordt aangelegd. Binnen de bestemmingen Gemengd 1 en Bedrijf is een strook met de functieaanduiding verkeer opgenomen waarbinnen deze verbinding zal worden aangelegd. Verder is binnen de verkeersbestemming rekening gehouden met de inmiddels gerealiseerde verkeerslus aan de zuidzijde van het plangebied en is de groen-en parkeervoorziening aan de zuidoostzijde conform de bestaande situatie in het plan opgenomen.

HOOFDSTUK 4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Amvb Ruimte

De directe doorwerking van de Nota Ruimte is vervallen met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening. De nationale ruimtelijke belangen worden geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Amvb Ruimte).

Doel is om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Bestemmingsplannen moeten voldoen aan deze algemene regels.

4.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Nota Ruimte is vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Op 13 maart 2012 stelde de Minister van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie vast.

Eén van de belangrijkste beleidsdoelen is een gezonde en veilige leefomgeving als basisvoorwaarde voor burgers en ondernemers. Dit wordt vooral vertaald in het verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water), bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.

Om toekomstige kosten en maatschappelijke schade te voorkomen, moeten bij ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen de milieueffecten worden afgewogen.

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

Buiten deze belangen bestaat beleidsvrijheid voor decentrale overheden, zoals de gemeente.

Deze herziening betreft een binnenstedelijke ontwikkeling en is niet in strijd met enig nationaal belang. Wel wordt uiteraard rekening gehouden met nationaal belang 8: verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.

Onderhavig bestemmingsplan voldoet aan het beleid en de algemene regels van het rijk.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 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. 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.

In de Structuurvisie is het plangebied van de 2e Herziening Leerpark op de functiekaart opgenomen als Stads- en dorpsgebied en Stedelijk subcentrum. Omtrent dit laatste is in de Structuurvisie vermeld dat dergelijk centra een knooppunt van openbaar vervoer en/of andere hoogwaardige OV haltes omvatten en ruimte bieden voor de concentratie van stedelijke voorzieningen van bovenregionaal niveau. Bovenregionale voorzieningen worden bij voorkeur in de stedelijke centra geconcentreerd, nabij hoogwaardig openbaar vervoer. Dit bevordert de optimale bereikbaarheid, voldoende draagvlak en ruimte voor synergie. Het gaat immers om functies die veel mensen aantrekken. Bovenregionale voorzieningen betreffend winkelveorzieningen, zorgvoorzieningen, onderwijsvoorzieningen, overheidsvoorzieningen, culturele voorzieningen en recreatief-toeristische voorzieningen. Het Leerpark voldoet aan deze omschrijving.

4.2.2 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. De volgende artikelen zijn relevant voor het onderhavige plan:

- artikel 2 (Algemene regels ter zake van bestemmingsplannen).
- artikel 7 (Kantoren)
- artikel 9 (Detailhandel)
- artikel 21 (afwijkingsmogelijkheid voor bestaande bouw- en gebruiksrechten in een bestaand bestemmingsplan).

In artikel 2 van de Verordening is bepaald dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een nieuwe ontwikkeling met wonen, bedrijven, zelfstandige kantoren, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen voorziet in een aantoonbare behoefte en gebaseerd is op een regionale visie op het programma terzake of tenminste regionaal is afgestemd. De toelichting dient hiervoor een verantwoording te bevatten. Een dergelijk bestemmingsplan houdt rekening met de navolgende voorkeursvolgorde:

- het benutten van locatie voor herstructurering, intensivering of transformatie binnen bestaande stedelijk gebied als aangegeven op kaart 4a;
- het benutten van locaties aansluitend aan bestaand stedelijk gebied als aangegeven

op kaart 4a.

Het programma voor het Leerpark is reeds jaren lang regionaal bekend en feitelijk ook in de Structuurvisie als zodanig gemaakt. Ten aanzien van het kantorenprogramma binnen het Leerpark zijn regionaal afspraken gemaakt.

In artikel 7, lid 1 van de Verordening is bepaald dat bestemmingsplannen voor gronden buiten de invloedssfeer van de op kaart 5 van de Verordening aangeduide haltes geen bestemmingen aanwijzen die nieuwe kantoren mogelijk maken. In lid 3 is bepaald dat bestemmingsplannen mogen afwijken van het bepaalde in lid 1 voor zover het gaat om het herbestemmen van onbenutte bouw- en gebruiksmogelijkheden voor kantoren. Voorwaarde daarbij is dat strikte toepassing van het bepaalde in lid 1 zou leiden tot onevenredige benadeling van andere belangen. De toelichting op het bestemmingsplan dient hierover een verantwoording te bevatten.

Evenals onderwijsleerbedrijven maakt het beoogde kantorenprogramma integraal onderdeel uit van het concept van het Leerpark. Dit is een ontwikkeling die jaren geleden is ingezet en waarover ook afspraken zijn gemaakt met de andere ontwikkelpartijen, waaronder het Da Vinci College. Het Leerpark is een integrale ontwikkeling die naast het vigerende bestemmingsplan ook in meerdere opeenvolgende structuurvisies is benoemd. Het gaat in het Leerpark niet om kantoren voor louter commerciële doeleinden, maar om kantoren die ook een functie in het kader van het onderwijs hebben.

Het programma voor het Leerpark is bij de recente actualisatie van de kantorenvisie voor de Drechtsteden (Drechtsteden, oktober 2013), ook herbevestigd. Daar staat tegenover dat op andere locaties in Dordrecht en de regio een deel van de planvoorraad voor kantoren is geschrapt. Per saldo gaat het om een reductie van meer dan de helft van de huidige regionale planvoorraad in 2020. In de aanpak kiezen de Drechtsteden voor focus van kantoorontwikkeling en herontwikkeling op locaties die een maximale bijdrage geven aan de ruimtelijke kwaliteit en die tevens door de markt als kansrijk worden beschouwd. Het Leerpark is in de geactualiseerde regionale kantorenvisie, met een kleinst mogelijke concentratie van 7.500 m² b.v.o. opgenomen als een themalocatie, behorend tot één van de geprioriteerde voorkeurslocaties van de Drechtsteden.

Gelet op het bovenstaande zouden zowel functioneel als financieel andere belangen (onderwijsbelangen en belangen van de gemeente en de ontwikkelaar) onevenredig worden benadeeld als de onbenutte bouw- en gebruiksmogelijkheden voor kantoren niet opnieuw zouden kunnen worden bestemd.

In artikel 9 is bepaald dat een bestemmingsplan voor gronden buiten de bestaande winkelconcentraties geen bestemmingen aanwijst die nieuwe detailhandel mogelijk maken. Dit is niet van toepassing op ondermeer detailhandel als leerwerkplaats bij beroepsonderwijs, met een omvang die past bij de schaal van de onderwijsinstelling.

In het Leerpark is in totaal 2800 m² aan winkelleerbedrijven opgenomen. De verhoging van het aantal m² winkelleerbedrijven ten opzichte van het bestemmingsplan Leerpark uit 2005, vloeit voort uit de verplaatsing van de bestaande supermarkt aan het Eemsteynplein in het Land van Valk naar het Leerpark. Omtrent deze vergroting van de omvang van winkelleerbedrijven is op 17 januari 2012 op basis van artikel 15 lid 2, c.q. 15, lid 4 van de Verordening Ruimte door de gemeenteraad ontheffing aan de provincie gevraagd. Bij brief d.d. 19 juni 2012, nr. PZH-2012-340855467 is hierop geantwoord dat de geplande toename van het aantal m² detailhandel -gelet op het feit dat hier om een verplaatsing gaat- niet DPO en REO-plichtig is, waardoor de gemeente verder kan met de plannen voor het Leerpark en de gevraagde ontheffing niet nodig is.

In artikel 21, lid 3 is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor het in een bestemmingsplan opnieuw opnemen van een bouw- of gebruiksrecht uit een geldend bestemmingsplan, indien het belang bij strikte handhaving van de verordening Ruimte niet in verhouding staat tot het belang bij behoud van het bouw- of gebruiksrecht. Hetgeen hieromtrent bij artikel 7 is vermeld geldt ook ten aanzien van deze afwijkingsmogelijkheid.

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Wonen

De Drechtsteden hebben in de in 2004 vastgestelde Woonvisie, de nota Spetterend wonen in de Drechtsteden, de ambitie uitgewerkt om in 5 jaar tijd 9.000 woningen in de regio te bouwen. Daarvoor is een gedifferentieerd programma opgesteld dat verspreid over verschillende woonmilieus tot stand moet komen. Met dit programma wordt tegemoet gekomen aan de verschillende woonwensen van de bewoners en wordt een bijdrage geleverd aan de kwaliteitsverbetering van de regio. In de regionale Woonvisie is het Leerpark benoemd als levendig stedelijk woonmilieu. In het regionale woningbouw-programma is een toevoeging van 400 tot 450 woningen in het Leerpark opgenomen.

4.3.2 Kantoren

Het programma voor het Leerpark is bij de recente actualisatie van de kantorenvisie voor de Drechtsteden (Drechtsteden, oktober 2013), ook opgenomen. Daar staat tegenover dat op andere locaties in Dordrecht en de regio een deel van de planvoorraad voor kantoren is geschrapt. Per saldo gaat het om een reductie van meer dan de helft van de huidige regionale planvoorraad in 2020. In de aanpak kiezen de Drechtsteden voor focus van kantoorontwikkeling en herontwikkeling op locaties die een maximale bijdrage geven aan de ruimtelijke kwaliteit en die tevens door de markt als kansrijk worden beschouwd. Het Leerpark is in de geactualiseerde regionale kantorenvisie, met een kleinst mogelijke concentratie van 7.500 m² b.v.o. opgenomen als een themalocatie, behorend tot één van de geprioriteerde voorkeurslocaties van de Drechtsteden.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurvisie 2020

In de op 7 april 2009 vastgestelde Structuurvisie 2020 wordt ingezet op een kwaliteitsslag op alle niveaus en gebieden: wonen, werken, voorzieningen en duurzame recreatie. Het gaat daarbij om het toevoegen van nieuwe kwaliteiten aan de bestaande stad en het aanbrengen van samenhang tussen de verschillende ruimtelijke projecten en programma's. De Structuurvisie 2020 vormt tevens een juridisch toetskader voor ruimtelijke initiatieven. Een van de doelen die in de structuurvisie wordt genoemd is het versterken van het aanbod en het niveau van het onderwijs.

De centrumfunctie van de stad voor de Drechtsteden moet versterkt worden. De knooppunten in de wegenstructuur lenen zich goed voor functies die niet alleen voor de stad, maar voor de hele regio van belang zijn en zijn bij uitstek geschikt voor grootschalige voorzieningen die niet in de binnenstad passen. Deze voorzieningen moeten goed per auto en openbaar vervoer bereikbaar zijn en moeten hoogwaardig van kwaliteit, publieksgericht en thematisch geclusterd zijn. In het knooppunt Dordwijk wordt een combinatie van een Gezondheidspark, Sportboulevard en Leerpark ontwikkeld. Op het Leerpark ontwikkelt zich een concentratie van onderwijsinstellingen voor met name het voorbereidend en middelbaar beroepsonderwijs voor de regio. Er wordt ook een aantal leer-werkbedrijven opgezet. Het gebied krijgt een veelzijdig en levendig karakter en biedt tegelijkertijd voldoende kwaliteiten om de individualiteit van de leerlingen tot haar recht te laten komen.

Het plangebied wordt in de structuurvisie aangemerkt als een gebied met een levendig stedelijk karakter. Het begrip "levendig stedelijk karakter" is in de structuurvisie nader uitgewerkt. Onder meer wordt hierover opgemerkt dat gebieden met een dergelijk karakter zich kenmerken door een sterke menging van functies als wonen, kantoren en (al dan niet themagerelateerde) commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Leerpark en Gezondheidspark hebben niet de compleetheid van het centrum, maar bieden door hun grootschaliger karakter deels ruimte aan publieksgerichte functies die vanwege hun schaal niet in het centrum passen. Mede door hun goede bereikbaarheid zijn deze gebieden aantrekkelijk voor een bepaalde groep bewoners. Het milieu is vooral in trek bij overwegend één- en tweepersoonshuishoudens. De woningtypen die hier worden beoogd zijn overwegend luxe appartementen en stadswoningen in een compacte setting. De locaties bieden ook kansen voor pied-a-terrewoningen. In dit milieu is ruimte voor kantoren en beperkt ruimte

voor intensief te benutten bedrijfsruimte. Deze voorzieningen richten zich veelal op de thematische invulling van de locatie.

In dit leefmilieu zijn vaak grootschalige stedelijk en regionale voorzieningen te vinden. Gezien hun grootschaligheid passen deze voorzieningen niet in de binnenstad. Als de locatie een specifiek thema heeft meegekregen, richten deze voorzieningen zich op dat thema. Daarnaast zijn er (tot een bepaalde omvang) voorzieningen als detailhandel en horeca ter ondersteuning van de overige functies. Leerpark, Gezondheidspark en Oostpoort krijgen een thematische uitwerking, welke in het Leerpark gericht is op onderwijs.

Levendigheid staat in dit leefmilieu centraal. Daarom is een maximale geluidbelasting voor woonbebouwing van 58 dB onder voorwaarden aanvaardbaar. Verder wordt gestreefd naar een zo laag mogelijk waarde voor het groepsrisico, met een maximumwaarde niet hoger dan 1,5 maal de oriënterende waarde.

De regionale brandpunten mogen herkenbaar zijn en stedelijkheid uitstralen. Hoogbouw tot 90 m is hier mogelijk. Het kwaliteitsniveau van de inrichting van de openbare ruimte moet hoogwaardig zijn, conform het handboek KOR. De streefwaarde voor buurtrecreatief gebruik is 10 m² per woning.

Ten aanzien van de bereikbaarheid wordt in de structuurvisie gesteld dat Dordrecht een bereikbare en zichtbare stad moet zijn die zich veilig en schoon kan ontwikkelen aan de Europe corridor waaraan zij ligt. In dat kader zijn nieuwe stations van Stedenbaan Zuidvleugel gewenst. Op langere termijn maakt Dordrecht zich sterk voor het ontwikkelen van ondermeer een nieuw station Leerpark. Onderzocht dient te worden verricht naar de verdichtingsmogelijkheden van wonen en werken rond deze Stedenbaanstations. Keerzijde van de ligging van Dordrecht aan grote corridors is dat de veiligheid langs het spoor en de luchtkwaliteit de leefbaarheid en de toekomstige ontwikkeling van de stad onder druk zetten. De spoorlijn Dordrecht-Lage Zwaluwe was tot voor kort de enige grote achterlandverbinding van de Rotterdamse haven. Uit studie blijkt dat het spoortransport door de stad leidt tot aanzienlijk knelpunten op het gebied van externe veiligheid. De ingebruikname van de Betuwelijn kan enige verlichting geven, maar prognoses voor 2020 laten een verdere groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen zien. Deze groei maakt een uitgebreid pakket van maatregelen nodig om de veiligheid een flinke impuls te geven. Ingezet wordt op een aantal korte- en middellange termijnmaatregelen, zoals het verschuiven van het vervoer van LPG van het spoor naar het water, het rijden in zgn. bloktreinen (treinen uitsluitend samengesteld uit ketelwagens met vloeibaar gas of uitsluitend zeer brandbare vloeistoffen) en een verbod op het vervoer van LPG samen met brandbare vloeistoffen, het verlagen van de snelheid van het goedertransport naar 40 km/u, het verbeteren van het seinsysteem en het in ruimtelijk ontwerp van nieuwe projecten langs het spoor rekening houden met bereikbaarheid en externe (on)veiligheidsaspecten. Op initiatief van de brandweer is hiervoor het "toetsingskader externe veiligheid" ontwikkeld.

4.4.2 Wonen

Woningbouw in het Leerpark maakt van de locatie een gevarieerd en aantrekkelijk gebied en zal zorgen voor extra "ogen" in/op het gebied, wat vooral voor veiligheid belangrijk is. Woningbouw zal er ook een functie op zichzelf vervullen in het kader van de differentiatie van de woningvoorraad in de stad en regio en specifieke tekorten in bepaalde segmenten van de woningmarkt oplossen, waarbij gedacht moet worden aan ouderenhuisvesting, mensen met een hoger inkomen en woonconsumenten die meer invloed op uiterlijk en inrichting van de woning wensen.

Naast de meer groene en landelijke milieus is er regionaal veel vraag naar de meer stedelijke woonmilieus. Daarbinnen wordt ingezet op woningen voor hogere inkomens en woningen geschikt voor ouderen. Zowel aan grondgebonden woningen als aan appartementen is behoefte. Vooral de vraag naar grondgebonden woningen verdient extra aandacht om hierin te voorzien. In de regionale Woonvisie is het Leerpark benoemd als levendig stedelijk woonmilieu. In dit woonmilieu gaat de woonfunctie samen met een groot aantal andere functies, als winkels bedrijvigheid en in dit geval veel onderwijsvoorzieningen. Dit gaat samen met appartementen, ook boven de voorzieningen. Tegelijk is er in dit milieu ook ruimte voor grondgebonden woningen, eventueel in combinatie met werk aan huis.

De woningen richten zich veelal op de midden en hogere inkomens. Gezien de vraag richt het aanbod zich voor een belangrijk op woningen voor ouderen, die op zoek zijn naar een levendige omgeving. Op deze locatie gaat het dan vooral om appartementen per lift bereikbaar. Om geschikt te zijn voor deze groepen dienen de woningen aan de regionaal afgesproken kwaliteitseisen te voldoen. Ook mogelijk zijn woonzorgcombinaties, waarbij de combinatie gezocht kan worden met

mogelijkheden voor onderwijs. Voor jongeren is er in Dordrecht al een ruim aanbod aan goedkope woningen. Toch ligt, gezien het thema van het Leerpark, ook enige woningbouw voor studenten voor de hand.

Een belangrijk thema in de woonvisie is zeggenschap. 10% van alle woningbouw dient in particulier opdrachtgeverschap gebouwd te worden. Op deze locatie is, mede gezien het aantal appartementen, de mogelijkheden hiervoor wat beperkt. Binnen de grondgebonden woningen zijn er wel kansen voor. In samenhang hiermee kan ook gestreefd worden naar kleinschalige werkgelegenheid aan huis, hetgeen goed aansluit bij het gemengde karakter van het Leerpark. Waar er geen ruimte is voor particulier opdrachtgeverschap, is het zaak in te spelen op de behoefte aan consumentgericht bouwen, het bieden van keuzemogelijkheden in plattegronden en uitrustingsniveau van de woningen. Studentenhuisvesting lijkt –gezien het karakter van het Leerpark- ook een logische doelgroep voor woningbouw binnen het plangebied.

De veiligheid is een belangrijke inspirator van dit programmapunt; Het adviesbureau Van Dijk, Van Soomen en Partners (DSP) wijst in haar tweede rapport "Veiligheidseffectrapportage Leerpark" uitdrukkelijk op het belang van een functiemenging van scholen en woningen, waarbij DSP in belangrijke mate doelt op de periode buiten schooltijden. Essentieel is daarbij, dat de woningtoegangen op locaties liggen, die van de schooltoegangen (incl. fietsenstallingen en –routes) afgescheiden zijn, zodat een ongestoorde toegang tot de woningen mogelijk is. DSP heeft in dit advies ook aanbevolen om te trachten op een aantal plekken op de eerste verdieping het wonen te accommoderen, daar de positieve veiligheidseffecten van de woonfunctie bij een situering op grotere hoogten sterk afnemen.

Het stedenbouwkundig plan voorziet in een toevoeging van ca. 450 eengezinswoningen en appartementen in het plangebied. Dit aantal is ook opgenomen in het regionale Woningbouw-programma.

4.4.3 Werken en voorzieningen

A. Economisch beleid in het bestemmingsplan Leerpark uit 2005.

In het vigerende bestemmingsplan Leerpark is ten aanzien van de economische functie onder meer het volgende bepaald:

De combinatie van onderwijsfuncties en economische activiteiten is van vitaal belang voor het Leerparkconcept, maar mag niet ten koste gaan van het algemene economische beleid van de gemeente. De doelstellingen van de gemeente voor opname van economische activiteiten in het Leerpark zijn versterking van de onderwijsfunctie, kostendraager voor de totale ontwikkeling en ruimte bieden aan stedelijke voorzieningen die een centrale plaats in de stad dienen te krijgen of te houden.

Het betreft:

- commerciële bedrijvigheid, m.n. detailhandel/dienstverlening : 2000 m²;
- kantoren: 10.000 m²; en
- bedrijfsruimten: 10.000 - 20.000 m².

Voor deze activiteiten geldt dat een relatie met het onderwijs aanwezig moet zijn en blijven. Voor de kantoren geldt bovendien dat zij aangewezen moeten zijn op een centrale functie in de stad. Gelet op de bovengenoemde doelstellingen en gelet op onder meer de belangen van bestaande ondernemers in de omgeving van het Leerpark zullen de economische activiteiten beperkingen kennen. Met name de detailhandelsvoorzieningen binnen het Leerpark zullen gericht moeten zijn op de verzorging/ondersteuning van het Leerpark en eventueel een deel van de directe omgeving en geen aantrekkende werking op klanten van buiten deze gebieden mogen hebben. Dit laatste kan onder meer worden bereikt door de openingstijden synchroon te laten lopen met de lestijden van het onderwijs. Daarnaast dient op bouwplanniveau gestreefd te worden naar een intern karakter van de detailhandel. Ten aanzien van de doelstelling "versterking van het onderwijs" is het van belang dat zowel bij de aanvang van de projectrealisatie als bij de verdere exploitatie, c.q. het verdere beheer deze doelstelling gewaarborgd wordt.

Vanuit economisch oogpunt wordt geadviseerd om naast de milieucategoriën de maximale brutovloeroppervlakten als volgt in het bestemmingsplan vast te leggen:

- detailhandel: 150 m2 per vestiging;
- horeca (exclusief kantines): 200 m2 per vestiging;
- supermarkt: 600 m2 per vestiging;
- commerciële dienstverlening: 150 m2 per vestiging;
- kantoren/zakelijke dienstverlening: 1500 m2 per vestiging
- productiebedrijf: 1500 m2 per vestiging.

De totale brutovloeroppervlakte aan detailhandel (inclusief supermarkt), horeca, en commerciële dienstverlening is in eerste instantie bepaald op maximaal 2000 m2.

Het is echter niet de bedoeling dat op het Leerpark een buurtwinkelcentrum gaat ontstaan. De voorziening moet gericht zijn op de behoefte vanuit de scholen en overige voorzieningen. Om deze reden dient de maximale omvang aan detailhandel beperkt te worden tot maximaal 1000 m2. Aan horeca en commerciële dienstverlening mag gezamenlijk maximaal 1000 m2 BVO worden gerealiseerd.

B. Wijzigingen in het economisch beleid.

In grote lijnen wordt het bovengenoemde beleid voortgezet, met dien verstande dat een verruiming van de vestigingsmogelijkheden voor commerciële leerbedrijven noodzakelijk is, teneinde ondernemers haalbare mogelijkheden te bieden een onderneming binnen het Leerparkgebied in de vorm van een leerbedrijf te vestigen. Het uitgangspunt dat een leerbedrijf geen winstoogmerk mag hebben, komt te vervallen. Dat geldt ook voor het onderscheid tussen detailhandel, dienstverlening en leerbedrijven. In de herziening van het bestemmingsplan wordt in deze gevallen gesproken van winkelleerbedrijven, dus leerbedrijven met een winkelkarakter. Het gaat daarbij dus om leerbedrijven met een baliefunctie, productuitstalling, winkelruimte, e.d., gericht op de verkoop van consumentgerichte producten en/of diensten. In het geval van dienstverlening kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een kapper, verzorgingsstudio, makelaar, videotheek, bankfiliaal, reis- en uitzendbureaus e.d. De oppervlakte van deze winkelleerbedrijven mag maximaal 2800 m2 bedragen.

Om deze vorm van commerciële bedrijvigheid goed binnen het plangebied te kunnen inpassen, wordt deze functie zowel binnen de bestemming "Maatschappelijk" als "Gemengd 1" geregeld. Voor zover leerbedrijven met een winkelkarakter binnen de bestemming "Maatschappelijk" worden gepland, kan vestiging daarvan slechts via een afwijkingsbevoegdheid plaatsvinden. Alvorens de afwijkingsbevoegdheid wordt toegepast, dient een positief advies van de Adviescommissie leerbedrijven te worden verstrekt. Eén winkelleerbedrijf in de vorm van een horecavestiging met een omvang van 300 m2 is reeds binnen de bestemming "Maatschappelijk" gerealiseerd en met een functieaanduiding "horeca" op de verbeelding aangegeven.

Verder wordt de oppervlaktebeperking van winkelleerbedrijven in het bestemmingsplan verruimd van 150 m2 naar 250 m2 per vestiging. Voor een supermarkt geldt een maximum oppervlakte van 1400 m2, mits dit gepaard gaat met het opheffen van de buurtsupermarkt in het Land van Valk. In totaal kan de oppervlakte aan winkelleerbedrijven binnen het plangebied dus niet meer bedragen dan 2800 m2.

Binnen het voor "Maatschappelijk" te bestemmen gebied, maar ook binnen de bestemmingen "Bedrijf" en "Gemengd 1" en "Gemengd 2" is behoefte aan maximaal 8000 m2 leerbedrijven zonder winkelkarakter. Hiermee wordt bedoeld op leerbedrijven waarbij detailhandel of horeca geen of een zeer ondergeschikte rol speelt. Met een dergelijke oppervlakte was op zich al in het bestemmingsplan Leerpark binnen de bestemming "Maatschappelijke doeleinden" rekening gehouden. De beperking in dat bestemmingsplan, dat leerbedrijven geen winstoogmerk mochten hebben, vormde echter een dermate grote belemmering voor de vestiging van leerbedrijven binnen deze bestemming dat hierdoor een van de belangrijkste uitgangspunten van het leerparkconcept (de wisselwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven) niet tot stand kon komen. Om die reden wordt deze beperking opgeheven en kunnen zich binnen de maatschappelijke bestemming, maar ook binnen de bestemmingen "Bedrijven", "Gemengd 1" en "Gemengd 2" zonder ontheffing leerbedrijven vestigen die wel een winstoogmerk hebben, maar die geen een winkelkarakter hebben.

Het gaat daarbij om leerbedrijven in de sfeer van productie en reparatie van goederen, zoals een drukkerij, onderhouds- en reparatiewerkplaats, een technisch installatiebedrijf, e.d.

Het beleid ten aanzien van bedrijven, zoals verwoord in het bestemmingsplan Leerpark blijft voor het overige ongewijzigd. Voor productiebedrijven geldt binnen het plangebied een maximale oppervlakte van in totaal 20.000 m² bvo. De totale oppervlakte aan kantoren/zakelijke dienstverlening binnen het plangebied mag op basis van de meest recente regionale afspraken maximaal 7.500 m² bedragen.

Het ligt voor de hand dat de kantoren worden benut door ondernemingen en instellingen, die op een of andere wijze een relatie met het onderwijs hebben. In principe kan een kantoorhoudend bedrijf uit elke branche interessant zijn voor het Leerpark, maar gestreefd wordt naar handel, (onderwijs-)instellingen en creatieve diensten, alsmede eventueel zakelijke dienstverlening. Gezien de gewenste wisselwerking met het onderwijs, dat een breed terrein bestrijkt, is enige pluriformiteit zeker gewenst.

De bedrijven die zich op het Leerpark vestigen mogen vanuit milieuoogpunt geen hinder veroorzaken voor de omgeving en moeten derhalve binnen categorie 1 of 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten passen. Daarnaast zouden de bedrijven in principe een redelijke hoeveelheid personeel met een LBO-MBO-opleiding moeten hebben, zodat ook een realistische verwachting kan gelden ten aanzien van stageplaatsen en uitwisselingsmogelijkheden. Dit laatste geldt overigens ook ten aanzien van de kantoren/zakelijke dienstverlening. Qua branchering kan gedacht worden aan bedrijven met een link naar de maritieme sector en/of metalectro of met een link naar een goedlopende opleiding binnen het Leerpark-aanbod. Maar elk bedrijf dat een interessant product voortbrengt en (mede) gericht is op verbetering van de aansluiting van het onderwijs op de praktijk van het bedrijfsleven, zoals nagestreefd in het Leerpark, kan in principe interessant zijn.

Toetsing van de onder B genoemde ontwikkelingen aan de Structuurvisie 2020 levert geen strijdigheden op.

HOOFDSTUK 5 Omgevingsaspecten

5.1 Archeologie en cultuurhistorie

5.1.1 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 biedt voor een goede conservering.

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

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

Besluit ruimtelijke ordening

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

Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland

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

De atlas bestaat uit kaarten voor de drie onderdelen van de cultuurhistorie: archeologie, historische stedenbouw en historisch landschap. Ieder onderdeel bestaat uit twee kaarten die inzichtelijk maken wat in Zuid-Holland cultuurhistorisch van belang is en waarom:

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

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

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 verdronken 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.

5.1.2 Onderzoek en conclusies

Archeologische waarden

Voor het plangebied Leerpark geldt op de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Dordrecht (2009) vrijwel in z'n geheel een middelmatige archeologische verwachting. Deze verwachting is gebaseerd op de ligging in het komkleigebied van het laatmiddeleeuwse en mogelijk nog oudere klei-op-veenlandschap (fig 1.). Aangenomen wordt dat de huidige weg Dubbeldamseweg Zuid - Dordwijklaan is aangelegd op een oudere stroomgordel, mogelijk de Thuredrith.

In 2004 is langs de oost-west- en zuidrand van het plangebied een verkennend booronderzoek uitgevoerd. Booronderzoek langs de noordzijde - de Dubbeldamseweg Zuid- was destijds niet mogelijk. In 2006 en in 2011 zijn twee kleine booronderzoeken uitgevoerd aan de Dubbeldamseweg Zuid. De verwachte sporen van een oudere stroomgordel aan de noordzijde van het plangebied werden in beide onderzoeken niet aangetroffen. Wel werden aanwijzingen voor gebruik als akkerland in de late middeleeuwen gevonden in de vorm van ploeg- of spitsporen. Langs de randen van het plangebied zijn vier archeologische vindplaatsen bekend. Exacte gegevens van drie vindplaatsen ontbreken echter. Eén vindplaats betreft de vondst van een 15e eeuwse ijzeren borstpantser in een oude veenkreek - mogelijk de Thuredrith - bij de aanleg van de Blauwe Tunnel in de Dubbeldamseweg Zuid in 1996. In de directe omgeving van het plangebied zijn vele vindplaatsen bekend die wijzen op bewoning in de late Middeleeuwen (Fig. 2.)

Op basis van de drie genoemde onderzoeken worden voor het hele plangebied bodemingrepen tot 200 cm –NAP of 150 cm beneden maaiveld vrijgegeven. Archeologisch onderzoek is alleen nodig indien geplande bodemingrepen dieper gaan dan 200cm –NAP of 150 cm beneden maaiveld.

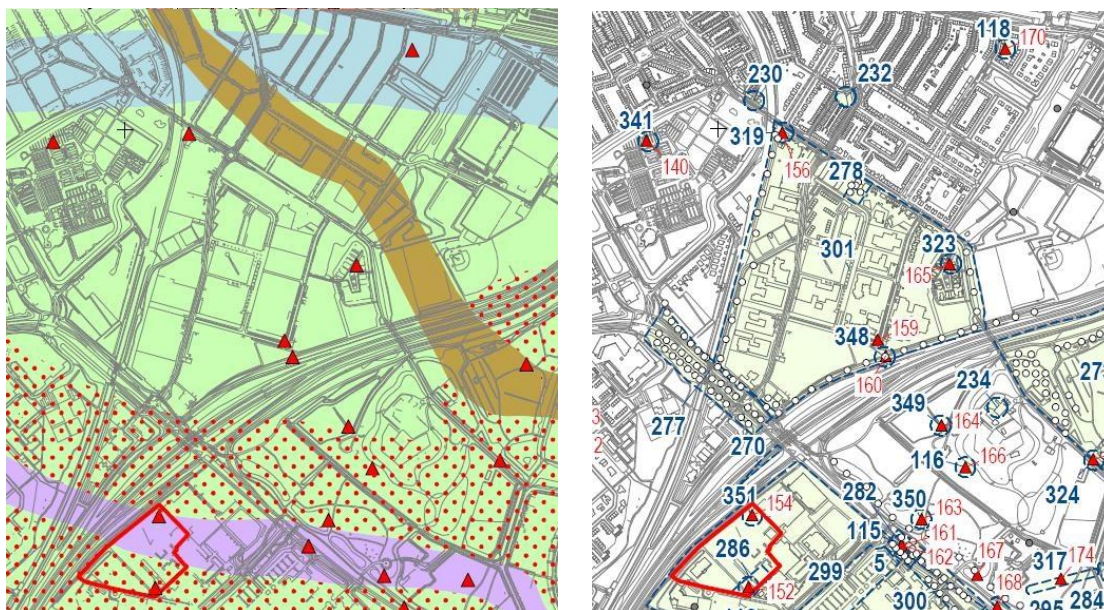


Fig. 1 (links) Het plangebied op de archeologische verwachtingskaart van Dordrecht (2009). In bruin en ten noorden van het plangebied de verwachte loop van de rivier de laatmiddeleeuwse rivier de Thuredriht. Het laatmiddeleeuwse komkleigebied is lichtgroen. Archeologische vindplaatsen staan aangegeven door rode driehoeken.

Fig. 2 (rechts) Het plangebied op de overzichtskaart van archeologische onderzoeken en vindplaatsen in het plangebied (2009)

Cultuurhistorische waarden

Aan het eind van de 16e eeuw was de latere Dubbeldamseweg de toegangsweg voor een aantal grote eendenkooien die – ten oosten van de huidige begraafplaats – in gebruik waren genomen. Deze weg was na de inpoldering van de oudste polder van het Eiland van Dordrecht, de Oud Dubbeldamse polder (1603) eeuwenlang de grote ontsluitings- en verbindingsweg tussen de stad Dordrecht en het dorp Dubbeldam en is als historische structuur van belang. Vanaf de splitsing met de Twintighoevenweg zijn aan beide zijden van de Dubbeldamseweg nog de oorspronkelijke wegsloten en bomenrijen aanwezig. Een tweede polderontsluitingsweg is de van de Dubbeldamseweg aftakkeende en grotendeels parallel lopende Achterweg.

Langs de beide wegen ontstonden na 1603 diverse buitenplaatsen en grote boerderijen, waarvan alleen Dordwijk nog in volle glorie aanwezig is. Ter hoogte van de noordzijde van het plangebied lag aan de Dubbeldamseweg de buitenplaats Noordzicht (circa 1605-1968) en in het zuiden van het plangebied aan de Achterweg de buitenplaats Buitenrust (1611-1840). Het betreft in beide gevallen buitenplaatsen met siertuinen en omgrachtingen.

De buitenplaats Noordzicht is kort na de inpoldering gebouwd. Met de aanleg van de spoorlijn in 1872 kwam het hoofdgebouw pal tegen de nieuwe spoorlijn aan te liggen en de landelijke ligging werd hierdoor aangetast. Het hoofdgebouw is in de meidagen van 1940 zwaar verwoest, maar werd weer opgebouwd. In 1968 zijn bebouwing en tuinen van de buitenplaats gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw. Van de buitenplaats Noordzicht zijn bovengronds geen sporen meer aanwezig.

De buitenplaats Buitenrust is in 1611 gebouwd. Rond 1830 was deze buitenplaats nog in bezit van de familie Onderwater-Pompe van der Meerdervoort. In 1839 en 1840 werden echter inboedel en landerijen van de buitenplaats publiekelijk verkocht en dat betekende het einde. De grachten rond de buitenplaats waren nog tot in de jaren 50 van de 20e eeuw herkenbaar aanwezig. In de jaren 70 werden de Randweg N3, de Laan der Verenigde Naties en als nieuwe ontsluitingsweg in het plangebied de Prof. Waterinklaan/Maria Montessorilaan aangelegd. Deze wegen doorkruisten de oude Achterweg, die sindsdien in het plangebied niet meer aanwezig is. Ook de laatste sporen van de buitenplaats Buitenrust zijn in die tijd verdwenen.

De Dubbeldamseweg Zuid wordt tussen de Eemsteynstraat en Twintighoevenweg voornamelijk gekarakteriseerd door vrijstaande en twee-onder-een-kapbebouwing uit de 19e eeuw en het eerste kwart van de 20e eeuw. De bedrijven aan de zuidzijde van de Dubbeldamseweg verstoren het karakter van deze weg enigszins door situering, schaal, architectuur, materiaal- en

kleurgebruik. In het verlengde van de Werkemondestraat bevindt zich een doorgang tussen de bebouwing, waaraan zich nog wat terugliggende bebouwing bevindt. Vanaf de Romboutslaan is sprake van nieuwe woonbebouwing, die zich echter qua typologie in de sfeer van de Dubbeldamseweg voegt.

Er dient gestreefd te worden naar het behoud en versterking van bovengenoemde karakteristieken.

In het plangebied zijn geen beschermde (rijks)monumenten aanwezig.

In het kader van het Monumenten Inventarisatieproject is alleen het pand Dubbeldamseweg Zuid 231 geïnventariseerd, het huis van het Heemraadschap De Vierpolders (sinds 1717) zoals ook vermeld op de gevelsteen. Het betreft een oud - mogelijk 18e eeuwse - en karakteristiek pand, zowel qua architectuur als gaafheid. Het pand kwam echter uiteindelijk niet in aanmerking voor rijksbescherming.

Langs de zuidkant van de Dubbeldamseweg Zuid bevinden zich nog een aantal panden cultuurhistorisch waardevolle panden:

Dubbeldamseweg Zuid 201, 203 en 207, 217, 221/223, 227/229 en 233.

Al de genoemde panden zijn van cultuurhistorische waarde en komen in aanmerking voor plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst. Op dit moment is nog niet bekend wanneer de uiteindelijke selectie van gemeentelijke monumenten in dit gebied plaats kan vinden, maar verwacht wordt dat dit binnen een termijn van 5 jaar zal zijn.

Waarde - Archeologie (WR-A3)

Vanwege de eerder in deze toelichting beschreven mogelijke archeologische waarden is een regeling opgenomen waaruit bescherming van de archeologische waarden bij bouwen en bij de uitvoering van werken voortvloeit.

Binnen het plangebied bestaat een verplichting tot het doen van archeologisch vooronderzoek en zorg voor archeologische waarden. Dit betreft zowel bouwen als aanleggen.

In principe mag alleen worden gebouwd als uit onderzoek blijkt dat geen beschermingswaardige archeologische waarden aanwezig zijn of deze in voldoende mate zijn zeker gesteld.

Deze regeling is niet van toepassing bij:

- normale onderhoudswerkzaamheden;
- bij gelijke vervanging van bestaande bouwwerken;
- grond- of bouwwerkzaamheden tot een diepte van maximaal 150 cm beneden maaiveld;
- plannen waarbij het palenplan onder de maximaal 5% (inclusief grondverdringing) van het te bebouwen oppervlak blijft;
- archeologisch onderzoek door een gekwalificeerd archeoloog.

Voor het uitvoeren van verschillende grondwerkzaamheden, zoals het leggen van nieuwe kabels en leidingen, vernieuwen van riolen of verlagen van het waterpeil is een aanlegvergunning nodig. Pas met vergunning kunnen werken worden uitgevoerd.

In afwijking hiervan is zo'n vergunning niet nodig voor het uitvoeren van:

- normale onderhoudswerkzaamheden;
- grondwerkzaamheden tot een diepte van maximaal 150 cm beneden maaiveld;
- het vervangen van bestaande riolering en ondergrondse kabels en leidingen, indien de afmetingen en de horizontale en verticale ligging daarvan niet veranderen;
- archeologisch onderzoek door een gekwalificeerd archeoloog.

Waarde - Cultuurhistorie (cw)

De objecten met cultuurhistorische waarde - Dubbeldamseweg Zuid 201, 203 en 207, 217, 221/223, 227/229, 231 en 233 zijn genoemd en als zodanig op de plankaart opgenomen. Nader onderzoek dient te bepalen of ze ook in aanmerking komen voor plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst. Als voor de genoemde objecten eerder sloopverzoeken komen, ligt de onderzoekslast bij de verstorende partij.

5.2 Bedrijven en milieuzonering

5.2.1 Regelgeving en beleid

In verband met de voorgenomen ontwikkeling dient rekening te worden gehouden met eventuele milieuhinder door omliggende bedrijven. 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.

5.2.2 Onderzoek

In het bestemmingsplan zijn uitsluitend bedrijfsactiviteiten in de categorieën 1 en 2 toegestaan. Bedrijven in deze categorieën kunnen geacht worden in een woonwijk ondergebracht te kunnen worden.

5.2.3 Conclusie

Er doen zich geen wijzigingen voor ten opzichte van de geldende bestemmingsplannen: uitgangspunt is de toelaatbaarheid van bedrijven in categorie 1 en 2.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat Bevi-bedrijven en bedrijfsactiviteiten als bedoeld in artikel 41 lid 3 Wet geluidhinder juncto artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht niet zijn toegestaan.

5.3 Bodemkwaliteit

5.3.1 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.

5.3.2 Onderzoek en conclusies

Op basis van deze bodemkwaliteitskaart blijkt dat historisch onderzoek uitwijst, dat aan de hand van de huidige gegevens de bodem binnen het plangebied als schoon tot licht verontreinigd moet worden gekwalificeerd. Voor het beoogde gebruik zijn in dit opzicht geen beperkingen te verwachten.

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.

5.4 Duurzaamheid

5.4.1 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.

5.4.2 Onderzoek

In het gebied is Warmte/koudeopslag (WKO) op gebiedsniveau gerealiseerd. De huidige nieuwe gebouwen (scholen, brandweer, woningen) zijn of worden daarop aangesloten. Op termijn wordt de aansluiting in principe doorgezet naar het lokale restwarmtenet. Daarmee is het Leerpark op dit gebied voorloper op het gebied van duurzaamheid in de Drechtsteden. Verder wordt een aantal van de schooldaken gebruikt voor de winning van zonne-energie door plaatsing van collectoren.

5.4.3 Conclusie

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

5.5 Externe veiligheid

5.5.1 Regelgeving en beleid

Onderdeel van de ruimtelijke opgave is dat er aandacht wordt besteed aan de externe veiligheidsaspecten in het Leerpark. 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.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

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

Besluit externe veiligheid buisleidingen

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

Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

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

Provinciaal beleid: CHAMP

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

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

Gemeentelijk beleid: Structuurvisie

Voor het beleidskader is de Structuurvisie Dordrecht van belang. Daarin is voor het Leerpark aangegeven dat het hier een levendig stedelijk woonmilieu wordt nagestreefd. In deze gebieden is sprake van goede bereikbaarheid (zowel per auto als OV) en een sterke functiemenging waarbij combinaties van functies als wonen, kantoren en commerciële en maatschappelijke voorzieningen mogelijk zijn. De intensiteiten in dit gebiedstype zijn hoog tot middelhoog. Gegeven de hoge tot middelhoge intensiteit geldt dat in dit type woonmilieu wordt gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico, met een maximum van 1,5 maal de oriënterende waarde.

Gemeentelijk beleid: Toetsingskader Externe Veiligheid

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

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

Binnen de EV worden twee normstellingen gehanteerd:

Het Plaatsgebonden Risico (PR) richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid

voor individuele burgers.

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

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats. Bij plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een transportroute overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op deze transportroute, er van uitgaande dat die persoon onbeschermd en permanent op deze plaats aanwezig is. Anders gezegd, het plaatsgebonden risico is een rekenkundig begrip. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zogenoemd: risicocontour). Dergelijke contouren zijn van belang bij de beoordeling of een risicovolle activiteit of een risicogevoelige bestemming op een bepaalde plaats kan worden toegelaten. Voor plaatsgebonden risico is door de rijksoverheid voor nieuwe situaties een grenswaarde vastgesteld van 10-6/jaar.

Groepsrisico

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval op de transportroute waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergegeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare. Hoe meer personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico kan worden weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de cumulatieve kansen per jaar op ten minste dat aantal slachtoffers. Het groepsrisico is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico een oriënterende waarde.

Ter bepaling van de 10-6 contour van het plaatsgebonden risico en de hoogte van het groepsrisico zijn risicostudies uitgevoerd. (Arcadis 29-08-2012). Hiervoor is een vergelijk gemaakt met het nu vigerende bestemmingsplan (inclusief de tot nu toe door middel van projectbesluiten uitgevoerde wijzigingen) en de nieuwe plansituatie. De uitkomsten van deze studies zijn beoordeeld aan de hand van het provinciale en gemeentelijke Beleid.

5.5.2 Onderzoek

Aan de grenzen van het plangebied bevinden zich de volgende risicobronnen:

- Randweg (N3)
- Spoorweg Dordrecht - Lage Zwaluwe
- Aardgastransportleiding

Over zowel de N3 als het spoor vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Dit vervoer brengt risico's met zich mee doordat bij ongevallen de kans bestaat dat gevaarlijke lading vrijkomt. Een combinatie van verschillende aspecten is bepalend voor het risiconiveau van een transportroute:

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

In de periode 2004 tot 2008 heeft het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen een enorme groei doorgemaakt. De in de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2012) gepresenteerde prognose laat zien dat deze groei tot 2020 zal blijven aanhouden.

De belangrijkste wijziging ten aanzien van de N3 is bekend worden van de resultaten van het project basisnet weg.

De wens om binnen het invloedsgebied van beide transportassen het programma, zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan Leerpark 2005, te wijzigen in combinatie met de gewijzigde situatie op beide transportassen is aanleiding geweest een nieuwe risicoanalyse uit te voeren ter bepaling van de ligging van de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico voor het spoor en van het groepsrisico voor zowel het spoor als de weg. Voor de weg is de ligging van de 10-6

contour voor het plaatsgebonden risico overgenomen uit de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Aan de oostzijde van de N3, net buiten het plangebied, is een 12 inch, 40 bar hoge druk aardgasleiding gelegen. Binnen het invloedsgebied van deze leiding (1% letaliteit) zijn geen bouwvlakken gelegen. Verder onderzoek naar het plaatsgebonden risico en het groepsrisico blijven daarom achterwege

5.5.2.1 Uitgangspunten

In hoofdstuk 3 het beoogde programma zoals dat wordt opgenomen in het bestemmingsplan 2e herziening bestemmingsplan Leerpark opgenomen. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het bestemmingsplan Leerpark 2005 zijn:

- de bouw van 16 extra woningen
- het meer flexibel maken van het plan door het creëren van meer mogelijkheden voor de vestiging van winkels (waaronder een supermarkt), horeca en dienstverlening.
- Het mogelijk maken van een kinderopvang met 60 kind plaatsen

Randweg N3

De gegevens van de transporten van gevaarlijke stoffen over de N3, tussen de kruising met de Baanhoekweg/Merwedestraat en de kruising met de A16, zijn afkomstig uit de Circulaire RNVGS, wegcode Z97. Dit zijn de jaarintensiteiten voor de stofcategorie GF3 (zeer brandbare gassen). DVS heeft verklaard dat op dit wegvak de transporten op alle rijstroken, inclusief hoofd- en parallelbanen zijn geteld en zijn weergegeven in een totaal cijfer. Op basis van de Circulaire wordt alleen getoetst aan de categorie GF3, omdat deze het meeste effect heeft op de hoogte van het groepsrisico en een hoge transportintensiteit kent.

De transportintensiteiten van de overige categorieën gevaarlijke stoffen zijn gebaseerd op eindrapportage Basisnet weg met het bijbehorende bijlagenrapport (versie 1.0 oktober 2009) zoals dat in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van het tot stand komen van het basisnet is opgesteld. Waarbij voor het bepalen van de vervoersgroei het als groeiscenario GE Global economie is gebruikt

omschrijving	LF1	LF2	LT1	LT2	GT3	GF1	GF2	GF3
N3 2008	3514	3255	190	320	378	982	294	6483
N3 2020	4041	3743	276	334	404	1424	426	9725

Uitstromingsfrequentie

In september 2003 is voor de gemeente Dordrecht onderzoek gedaan naar de ongevalfrequentie en de daar direct aan gekoppelde uitstromingsfrequentie van gevaarlijke stoffen op de N3. Deze ongevalfrequentie is 50% hoger dan het landelijk gemiddelde voor een rijksweg. De gebruikruimte voor de N3 zoals die is opgenomen in de circulaire vervoer gevaarlijke stoffen is gebaseerd op deze hogere ongevalfrequentie. Ook de berekening van de hoogte van het groepsrisico is hierop gebaseerd.

Spoorweg Dordrecht-Lage Zwaluwe

Sinds de prognose 2004 (voor 2020) uit kwam heeft het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen een enorme groei doorgemaakt. Vanaf 2008 is er echter een kentering zichtbaar. Dit wordt deels veroorzaakt door de ingebruikname van de Betuweroute en deels door de optredende crisis. De beleidsvrije prognose uit 2007 gaf al aan dat er tot 2020 verdergaande groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen te verwachten was. In Juli 2012 is de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen aangepast aan de resultaten van het Basisnet spoor. De in de circulaire opgenomen vervoerscijfers bevestigen het beeld uit 2007 van verder gaande groei van het transport van gevaarlijke stoffen per spoor. Met name het vervoer van zeer brandbare vloeistoffen en brandbare gassen neemt sterk toe terwijl het transport van toxische gassen een duidelijke afname laat zien. (zie tabel)

Kijfhoek- Dordrecht							
jaar	Prognose	2005	2007	2009		2011	

	2004 Voor 2020				2010		Basisnet Prognose
stof categorie							
Brandbare gassen (A)	4500	12300	13150	7550	8400	5500	16560
Toxische gassen (B2)	3800	2200	2050	2200	3100	1000	4760
Zeer toxisch gassen (B3)	0	0	0	0	0	0	50
zeer brandbare vloeistoffen (C3)	3250	12750	18850	4600	8650	5800	22220
Toxische vloeistoffen (D3)	1150	2800	3600	3050	2700	1950	6810
Zeer toxische vloeistoffen (D4)	1000	1400	1800	450	1550	1150	1290

5.5.2.2 Berekeningsresultaten

Randweg N3

Plaatsgebonden risico

De Circulaire vervoer gevaarlijke stoffen geeft aan dat voor de N3 (tracé Baanhoekweg – A16) een maximale contour voor het plaatsgebonden risico wordt gevonden van 47 meter. Deze afstand wordt bepaald door het transport van brandbare gassen uit de categorie GF3. Dit betreft voornamelijk het transport van LPG.

Groepsrisico

Uit de berekeningen blijkt dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico in lichte mate wordt overschreden. De ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan "Leerpark 2005" voorgenomen wijzigingen in gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden hebben een geringe positieve invloed op de hoogte van het groepsrisico.

Situatie	Hoogste Gr per kilometer
Vigerende plansituatie (incl. projectbesluiten)	1.986
Beoogde plansituatie	1.710

Spoorweg Dordrecht - Lage Zwaluwe

Algemeen

In het rapport "Analyse externe veiligheid Leerpark Dordrecht (Arcadis 29 augustus 2012)" zijn met behulp van RBMII versie 2.0 de risico's van het vervoer over het spoor door de gemeente Dordrecht berekend. Uitgangspunt hierbij is dat er over de spoorlijn Dordrecht Zuid – Dordrecht met hoge snelheid wordt gereden en een ongevalfrequentie die overeenkomt met de standaardfrequentie van $6,6 \times 10^{-8}$.

In juni 2012 is de Wet vervoer gevaarlijke stoffen aangenomen tweede kamer daarmee is duidelijkheid gekomen in de te hanteren transportcijfers en de voor het spoor benodigde risicoruimte. In juli 2012 is daarom de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen aangepast aan de resultaten van het Basisnet spoor. De groepsrisicoberekeningen zijn gebaseerd op de in het basisnet gehanteerde uitgangspunten met betrekking tot transport.

Plaatsgebonden risico

De afstand van het midden van de spoorbaan tot de 10-6 plaatsgebonden risicocontour ter hoogte van het Leerpark is afkomstig uit de bijlage van de circulaire risico normering vervoer gevaarlijke stoffen en bedraagt 16 meter.

Groepsrisico

Uit de berekeningen blijkt dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt overschreden. De ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan "Leerpark 2005" voorgenomen wijzigingen in gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden hebben geen significante invloed op de hoogte van het groepsrisico.

Situatie	Hoogste Gr per kilometer
----------	--------------------------

<i>Vigerende plansituatie (incl. projectbesluiten)</i>	<i>5.273</i>
<i>Beoogde plansituatie</i>	<i>5.303</i>

5.5.2.3 Bespreking resultaten

Randweg N3

Plaatsgebonden risico

De circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen geeft bijlage 5 aan dat de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico voor de N3 (tracé Baanhoekweg-A16) is gelegen op 47 meter vanuit het hart van de N3. Ten opzichte van de in het bestemmingsplan leerpark 2005 berekende 10-6 contour van van 70 meter geeft de N3 een geringer beslag op de beschikbare ruimte.

Groepsrisico

De risicosituatie ten gevolge van de aanwezigheid van de N3 is tov de situatie in 2005 (ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan "Leerpark 2005") in gering mate gedaald. Wel blijft er sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Dit is ook het geval als er getoetst wordt aan het maximum groepsrisico (1.5 maal de oriëntatiewaarde) dat volgens de structuurvisie in een levendig stedelijk woonmilieu is toegelaten.

Spoorweg Dordrecht - Lage Zwaluwe

Plaatsgebonden risico

De 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico is gelegen op 16 meter vanuit het hart van het spoor. Ook hier is, in vergelijking met de voor het bestemmingsplan Leerpark 2005 berekende 10-6 contour van 35 meter sprake van een geringer beslag op de beschikbare ruimte..

Groepsrisico

De risicosituatie ten gevolge van de aanwezigheid van het spoor is tov de situatie in 2005 (ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan "Leerpark 2005") verslechterd. Waar in 2005 sprake was een hoogte van het groepsrisico gelijk aan de oriëntatiewaarde is er anno 2012, ondanks de generieke maatregelen die zijn/worden getroffen in basisnet, sprake van een 5-voudige overschrijding van het groepsrisico. Tegelijkertijd blijkt uit de berekening dat de herziening van het plan geen significant effect heeft op de hoogte van het groepsrisico.

Stijging van het groepsrisico, ten opzichte van de situatie 2005, wordt veroorzaakt door de zeer grote toename van het transport van brandbaar gas en zeer brandbare vloeistoffen ten opzichte van de situatie in 2005. De risico's die gepaard gaan met deze stijging worden slechts ten dele gecompenseerd met de generieke maatregelen uit het basisnet en het convenant BLEVE rijden dat in 2012 met het bedrijfsleven is afgesloten. Wel blijft er sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Dit is ook het geval als er getoetst wordt aan het maximum groepsrisico (1.5 maal de oriëntatiewaarde) dat volgens de structuurvisie in een levendig stedelijk woonmilieu is toegelaten.

Ruimtelijke maatregelen met het oog op plaatsgebonden risico en groepsrisico

- De bouwvlakken zoals aangegeven op de plankaart zijn tussen de 80 en 140 meter uit de rand van de N3 gelegen waardoor deze:
Buiten de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico zijn gelegen;
Een zo minimaal mogelijke invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico
- De aan het spoor gelegen bouwvlakken zijn op ca 40 meter uit de rand van het spoor gelegen waardoor deze:
Buiten de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico zijn gelegen;
De eerstelijns bebouwing, aan de spoorzijde, grotendeels uit beperkt kwetsbare objecten bestaat. Deze zijn in de verbeelding aangegeven met de bestemming bedrijf.

5.5.2.4 Toetsingskader externe veiligheid spoorzone Dordrecht Zwijndrecht

Op initiatief van de Brandweer Dordrecht is in 2002 gestart met het project "Veiligheidsstudie spoorzone Dordrecht Zwijndrecht" waarmee de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht op lokaal niveau een afweging willen kunnen maken tussen veiligheid in relatie met transport en

economische ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit. De veiligheidsstudie is begin 2004 afgerond waarna het college van burgemeester en wethouders het toetsingskader als beleidsregel hebben vastgesteld. Het bestemmingsplan is ontwikkeld binnen de criteria uit dit toetsingskader. Toepassing van dit toetsingskader geeft externe veiligheidsaspecten een expliciete plaats bij het tot stand komen van ruimtelijke plannen en bouwplannen. Het toetsingskader omvat 5 beoordelingscriteria:
 plaatsgebonden risico;
 groepsrisico;
 zelfredzaamheid;
 beheersbaarheid;
 resteffect.

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

Incident scenario's

Voor de beoordeling van de mogelijkheden voor beheersbaarheid en zelfredzaamheid in het plangebied, zijn de scenario's van ongevallen met gevaarlijke stoffen van belang. Op zowel de N3 als het spoor zijn een viertal categorieën stoffen te onderscheiden die in grote hoeveelheden worden vervoerd: Brandbare vloeistoffen, Toxische vloeistoffen, Brandbare gassen en Toxische gassen.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de mogelijke ongevalsscenario's met bijbehorende effectafstanden die ten gevolge van een optredend incident kunnen optreden. Ter verduidelijking worden de afstanden bij de scenario's Blevé en toxische damp van de 1, 10 en 100 procent letaliteitgrenzen weergegeven. Dit betreft de afstanden waar respectievelijk 1, 10 en 100 procent van het aantal aanwezigen zal komen te overlijden. Er zijn verschillen tussen de legaliteitsgrenzen van optredende incidenten op het spoor en de weg. Om hiervan een beeld te geven, zijn de afstanden voor weg tussen haakjes in het overzicht vermeld. De gebruikte gegevens zijn afkomstig uit de landelijk opgestelde "Handleiding adviestaak regionale brandweer IPO 08, versie maart 2010".

Scenario:	1% letaliteitgrens	10 % letaliteitgrens	100% letaliteitgrens
Blevé: meest geloofwaardig	85 (70)	Niet berekend	40 (30)
Blevé: worst case	330 (230)	220 (140)	140 (90)
Toxische damp (ammoniak) Meest geloofwaardig	120 (120)	90 (90)	40 (40)
Toxische damp (ammoniak) Worst case	1250 (750)	950 (600)	400 (250)
Brandbare vloeistoffen Meest geloofwaardig	Nvt	Nvt	Nvt
Brandbare vloeistoffen Worst case	45 (60)	35 (45)	25 (35)

Bron: handleiding adviestaak Regionale Brandwieren IPO 08 versie maart 2010

Ongevalsscenario's met bijtende stoffen zijn door hun lokale effecten niet relevant.

Scenario's Hogedruk aardgasleiding (12 inch, 40 bar)

Incident met hogedruk aardgasleiding (Flare)	
Meest geloofwaardig scenario	Worst case scenario
Er ontstaat een lek van 15 mm in de buisleiding waardoor het gas kan uittreden.	Guillotinebreuk, het gas ontsteekt en er treedt een flashfire op gevold door een flare

De gemiddelde bronsterkte is afhankelijk van de leiding diameter en de druk			
kans	groot	Kans	Gemiddeld
ontwikkeltijd	Kort Variabel	ontwikkeltijd	Kort
Blootstellingduur	20 sec.	Blootstellingduur	20 sec
Effectafstand			
1% letaal (12,5 kW/m ²)	10 meter	1% letaal (12,5 kW/m ²)	110 meter
Uitgangspunten:			
• Verticale jet • omgevingstemperatuur: 10°C • stabiliteitsklasse: D5			

Bron: handleiding adviestaak Regionale Brandweren IPO 08 versie maart 2010

Zelfredzaamheid

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

Uitgangspunt voor dit nieuwe plan is primair het vigerende bestemmingsplan Leerpark 2005. Binnen het invloedsgebied vanaf zowel het spoor en de N3 zijn maatschappelijke en woonfuncties geprojecteerd. Deze functies kunnen, op grond van het Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen worden gekenmerkt als kwetsbaar. Het merendeel van de in het plangebied aanwezige personen zijn te beschouwen als zelfredzaam. Op de volgende 3 locaties zijn beperkt zelfredzame personen aanwezig:

- De bestaande Basisschool gelegen aan de Maria Montisorrielaan (afstand tot zijkant spoor 40 meter)
- De bestaande Zorginstelling aan de Dubbeldamseweg zuid (afstand tot zijkant spoor 40 meter).
- Een nieuwe Kinderopvang Gelegen aan het Prof. Gunninkplein (afstand tot zijkant spoor 290 meter; 180 meter zijkant N3)

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

Een BLEVE met een volle tankwagen geeft tot een afstand van ongeveer 230 meter (330 meter bij een spoorketelwagon) dodelijke slachtoffers (1% letaliteit). Vanaf 90 meter tot ongeveer 400 meter (140-600 meter bij een spoorketelwagon) zullen de effecten van de BLEVE in het plangebied gewonden veroorzaken.

Deze zone is dan ook het potentiële werkterrein van de hulpdiensten. Hier kunnen maatregelen ter bevordering van de zelfredzaamheid zorgen voor een daling van het aantal slachtoffers. De meest effectieve maatregel in het kader van zelfredzaamheid is vluchten uit het onveilige gebied. Echter, het tijdsverloop vanaf het ontstaan tot het plaatsvinden van een BLEVE is relatief kort en afhankelijk van verschillende factoren (vullingsgraad, buitentemperatuur, moment van inzet brandweer). Evacueren van het gehele effectgebied is geen realistische mogelijkheid.

In het toetsingskader externe veiligheid spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht is een zonerings opgenomen waarbinnen het niet is toegestaan om nieuwe bestemmingen voor beperkt zelfredzame personen te realiseren. Deze zone is gebaseerd op een tweetal effecten:

- de 100% letaliteitgrens van een warme BLEVE zoals die, in de bij het toetsingskader behorende veiligheidsstudie Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht (TNO2005), is bepaald.
- de in de veiligheidsstudie gedane aanname dat personen die zich binnenshuis op grotere afstand dan 200 meter van een BLEVE bevinden afdoende beschermd zijn.

Scenario's met een toxische belasting kennen een effectgebied dat ruim groter is dan het beschouwde plangebied. De mogelijkheden tot zelfredzaamheid binnen dit scenario zijn beperkt.

Binnenshuis geniet men over het algemeen de beste bescherming. Zelfredzaamheid is dan ook het best gediend bij een tijdige waarschuwing en een juiste instructie over hoe te handelen bij calamiteiten.

Een flashfire als gevolg van een lek of guillotinebreuk in de hogedrukaardgasleiding geeft op een afstand tussen de 10 en de 110 meter (1% letaliteit) dodelijke slachtoffers.

Bij het scenario van een flare als gevolg van een lek of guillotinebreuk in een hogedrukaardgasleiding is er sprake van directe ontsteking van het aardgas (snel scenario) hierdoor zal er geheel geen tijd voor zelfredding beschikbaar zijn. Binnen het effectgebied van de hogedrukaardgasleiding zijn geen bouwvlakken gelegen.

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

Dit bestemmingsplan handhaaft de bebouwingsmogelijkheden zoals die zijn aangegeven in het vigerende bestemmingsplan Leerpark 2005 in de, voor externe veiligheid meest relevante zone omsloten door de Dubbeldamseweg zuid, De Maria Montesorilaan en de Laan der VN.

- De vluchtwegen in het plan zijn zoveel mogelijk van de verschillende bronnen af gericht.
- De bouwvlakken zoals aangegeven op de plankaart zijn tussen de 80 en 140 meter uit de rand van de N3 gelegen waardoor deze:
 - Buiten het effectgebied van een plasbrand zijn gelegen;
 - Buiten de 1% letaliteitgrens van het overdrukscenario als (meest geloofwaardige scenario met brandbare gassen) is gelegen;
 - Buiten het 100% letaliteitgrens van het meest geloofwaardige scenario met toxische gassen zijn gelegen;
 - Tussen de 100% en 10% letaliteitgrens van het worstcase scenario BLEVE zijn gelegen;
- De aan het spoor gelegen bouwvlakken zijn op ca 40 meter uit de rand van het spoor gelegen waardoor deze buiten:
 - de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico zijn gelegen;
 - het effectgebied van een plasbrand zijn gelegen;
- De bouwvlakken zoals aangegeven op de plankaart zijn op ca 110 meter uit de rand van de hogedrukaardgasleiding gelegen waardoor deze buiten:
 - de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico zijn gelegen;
 - de 1% letaliteitgrens van flare als gevolg van een lek zijn gelegen;
- In de regels behorende bij dit bestemmingsplan is opgenomen dat, in een zone van 200 m vanaf het spoor en 100 meter vanaf de N3, (nieuwe) functies gericht op het huisvesten van beperkt zelfredzame personen niet zijn toegestaan;
- In de regels behorende bij dit bestemmingsplan is aangegeven dat, in een zone van 200 m vanaf het spoor en 200 m vanaf de N3, wijziging van het "gebruik" van gronden niet is toegestaan. Verder is aangegeven dat burgemeester en wethouders met een omgevingsvergunning van deze bepaling kunnen afwijken onder voorwaarde dat het groepsrisico niet toeneemt;
- Het plan voorziet in voldoende vluchtwegen van de bron af;
- De combinatie van regels en verbeelding leggen de huidige omvang van de zowel de bestaande zorginstelling als de basisschool vast.

Overige maatregelen ter verbetering van de zelfredzaamheid in het gebied

Tevens loopt sinds 2006 het project spoorzone waar met behulp van een subsidie van het ministerie van VROM gewerkt wordt aan het treffen van maatregelen ten gunste van een verbeterde hulpverlening op en rond het spoor door Dordrecht en Zwijndrecht. Hiervoor worden tot 2013 een groot aantal maatregelen uitgevoerd. Op het vlak van zelfredzaamheid zijn hierbij de volgende projecten noemenswaardig:

- Waarschuwen en alarmeren van de bevolking via SMS-alert;
- Risicocommunicatie aan gebruikers/bewoners in de omgeving van het spoorwegtracé;
- Uitschakelen mechanische ventilatie.

Ook op bouwplan niveau zijn mogelijkheden om de zelfredzaamheid te verhogen:

- De gebouwen zodanig inrichten dat de vluchtwegen van de risicobronnen aflopen;
- Ventilatie die centraal buitenwerking kan worden gezet;
- Het toepassen van zo min mogelijk glas aan de risicozijde;

- De gebouwen dusdanig ontwerpen zodat niet-verblijf ruimten als bergingen, keukens, wc's en trappenhuizen aan de gevaarzijde zijn geplaatst;
- De gebouwen loodrecht projecteren ten opzichte van de risicobronnen.

Deze maatregelen zullen daar waar sprake is van bouwinitiatieven onder de aandacht worden gebracht. De in het gebied aanwezige scholen stemmen hun planvorming op het gebied van bedrijfshulpverlening (mede) af op de aanwezigheid van de N3 en het spoor.

Beheersbaarheid

Beheersbaarheid richt zich op de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten in hoeverre zij in staat zijn hun taken goed uit te kunnen voeren en daarmee verdere escalatie van een incident kunnen voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/ adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen, maar ook de brandweezorgnorm wordt hier onder geschaard.

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

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

In overleg met het lokale brandweerkorps van de gemeente zijn de volgende aspecten naar voren gekomen:

Bereikbaarheid

- Het realiseren van een hulpverleningsweg parallel aan het spoor langs het gehele tracé in het plangebied is zeer essentieel.

Bluswatervoorziening

- In projectzone Spoorzone zijn afspraken gemaakt over de realisatie en instandhouden van bluswatervoorzieningen. Deze voorzieningen van groot belang voor de slagkracht bij een calamiteit. In het plangebied is de aanwezige spoorloot de aangewezen voorziening. Borging van onderhoud en waterstand is zeer essentieel.

Zorgnorm

- De brandweezorgnorm is een aanbevolen opkomsttijd die afhankelijk is van het soort object en de risico's voor de aanwezige personen. De opkomsttijd bestaat uit een optelsom van de uitruktijd en de aanrijdtijd. De uitruktijd betreft de tijd die men heeft vanaf het alarmeren totdat men gereed is om te vertrekken naar het plaats incident. De uitruktijd voor een beroepskorps ligt lager dan die van een vrijwillig korps, omdat de beroepsmedewerkers zich in de directe nabijheid van de kazerne bevinden. De streefwaarde voor de uitruktijd van een beroepskorps is 1,0 minuut en voor een vrijwillige organisatie ca 3,5 minuten. De aanrijdtijd betreft de zuivere rijtijd. De brandweer kan in de meeste gevallen binnen de zorgnorm in het plangebied aanwezig zijn.

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

- De bouwvlakken zijn op ca 80-140 meter uit de rand van de N3 en 40 meter uit de rand van het spoor gelegen waardoor deze buiten het effectgebied van een de plasbrand zijn gelegen;
- Het plan realiseert een verbeterde bereikbaarheid van het spoor door:
 - het maximaliseren van de hoogte van bouwwerken langs het spoor tot 8 meter.
 - realiseren van een verkeersfunctie parallel aan het spoor.

Tevens loopt sinds 2006 het project spoorzone waar met behulp van een subsidie van het ministerie van VROM gewerkt wordt aan het treffen van maatregelen ten gunste van een verbeterde hulpverlening op en rond het spoor door Dordrecht en Zwijndrecht. Hiervoor worden tot 2012 een groot aantal maatregelen uitgevoerd. Op het vlak van zelfredzaamheid zijn hierbij de volgende projecten noemenswaardig:

- Verbeteren bereikbaarheid/beheersbaarheid waarbinnen extra bluswatercapaciteit in de spoorzone wordt gerealiseerd;
- Aanschaf van een tweetal schuimblusvoertuigen (in dienst gesteld medio 2010);
- Uitbreiding hulpverleningspotentieel GHOR;
- Aanschaf brandvrije schotten tbv spoorloten;

- Aanschaf hittebestendige kamera's waarmee in voorkomende gevallen de brandweer vanaf afstand en door rook heen de vuurhaard in beeld kan brengen;
- Aanschaf kamera bewaking spoorzone waarmee de geïntegreerde meldcentrale na een melding van een incident direct beelden heeft van de locatie;
- De realisatie van een tweede brandweerpost op het Leerpark het geen de opkomsttijd van de brandweer reduceert.

Resteffect

Het resteffect geeft een inschatting van het aantal doden, gewonden en materiële schade bij de representatieve scenario's, ondanks de getroffen maatregelen. Het resteffect van een incident is moeilijk concreet in te schatten.

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

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

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

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

De mate van daling is afhankelijk van meerdere factoren (bijvoorbeeld de vorm van gebouwen, de vullingsgraad van de tank, de hoeveelheid vrijgekomen gevaarlijke stoffen, weersinvloeden, e.d.)

Incidenten waarbij brandbare gassen zijn betrokken en waarbij sprake is van een directe ontsteking zullen de grootste resteffecten met zich mee brengen. Aangenomen wordt dat in het geval van een BLEVE aan de alle personen binnen een straal van ca.140 meter van het incident komen te overlijden. Personen die zich buiten gebouwen bevinden kunnen tot op en afstand van 330 meter ernstig gewond raken. Circa de helft van het plangebied bevindt zich binnen deze contour.

Ook de schade aan gebouwen zal aanzienlijk zijn. Aangenomen wordt dat in geval van een warme BLEVE alle gebouwen binnen een straal van 200 meter van het incident volledig moeten worden herbouwd. Tot op 350 meter zal naar schatting de helft van de gebouwen moeten worden herbouwd terwijl de overige gebouwen binnen deze straal reparaties behoeft.

Bij een incident op het spoor of de N3 (met andere stoffen dan brandbare gassen) zullen er in het effectgebied slachtoffers vallen. Dit aantal is afhankelijk van de aard en hoeveelheid vrijgekomen stoffen, de windrichting en de weersomstandigheden.

De CHAMP-Benadering

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

Communicatie

De huidige en toekomstige gebruikers van het Leerpark zijn actief bij de planvorming betrokken of zijn zelf initiatiefnemer. Daarnaast wordt over de risicosituatie, de in het plan getroffen maatregelen en de ontwikkeling van de risicosituatie in het plangebied in navolging van initiatieven in andere wijken langs de spoorbaan actief gecommuniceerd..Onderwerpen de in dit proces aan de orde komen zijn:

- de getroffen maatregelen op het leerpark (zowel preparatief als preventief)
- de ontwikkeling van het vervoer over de spoorbaar in relatie tot de veiligheidssituatie.
- Het eigen handelingsperspectief bij een incident met gevaarlijke stoffen

Verder wordt er in Dordrecht en Zwijndrecht uitvoering gegeven aan het project "Spoorzone". Een van de activiteiten binnen dit project is het opzetten en uitvoeren van een communicatie campagne. Deze campagne is op 16 januari 2013 gelanceerd Daarnaast leidt dit project tot uitvoering van verschillende maatregelen die ieder voor zich leiden tot communicatie momenten.

De opening van de Brandweerkazerne in het Leerpark is in dit kader aangegrepen om bewoners en gebruikers van het Leerpark voor te lichten over de risicosituatie, de veiligheidsmaatregelen die in het kader van het spoorzone project worden getroffen en het handelingsperspectief voor inwoners en gebruikers op een moment dat een incident optreedt.

Horizon

Voor de ontwikkeling van de externe veiligheidssituatie ter hoogte van het Leerpark tot 2020 zijn een aantal aspecten van belang:

In het MIRT overleg van oktober 2007 heeft de Zuidvleugel afspraken gemaakt met het Ministerie van V&W over financiering van het Programma Aansluitingen. Rijk en Regio dragen beide voor 50% bij aan realisatie van de top 5 van dit programma. De aansluiting A16-N3 maakt onderdeel van deze Top 5. Rijk en Regio zijn voornemens de grotendeels gelijkvloerse aansluiting te vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting. Hiermee krijgt de N3 voor het tracé A16-Baanhoekweg het karakter van een autosnelweg en komt de huidige hogere ongevalfrequentie weer op het landelijk gemiddelde voor een rijksweg te liggen. Het resultaat hiervan is dat de maximale contour voor het plaatsgebonden risico uit de Circulaire vervoer gevaarlijke stoffen gereduceerd wordt tot 22 meter. De aanleg resulteert tevens in een verdere verlaging van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico.

In juni 2010 heeft het Rijk in het programma hoogfrequent spoor besloten tot de aanleg van de boog bij Meteren. Door de aanleg kan vanaf 2020 het transport van (gevaarlijke) goederen per spoor tussen de mainport Rotterdam en Zuid Limburg via de Betuwe route worden afgewikkeld. Het effect van deze maatregel is een reductie van ca. 10% van het transportvolume van LPG dat het plangebied passeert.

Anticipatie

Dit onderdeel is aan de orde gekomen in bij de beschrijving van het toetsingskader en blijft nu buiten beschouwing

Motivatie

De ontwikkeling van het Leerpark is ingezet in 2002. Doelstelling was het, door intensivering, versterking en vernieuwing van een reeks bestaande stedelijke voorzieningen, ontwikkelen van een centraal gelegen, goed bereikbaar stedelijk knooppunt. Hierdoor zal in dit gebied een aanzienlijke schaa sprong plaatsvinden in zowel kwalitatieve als kwantitatieve zin. Deze groei levert een sterke stimulans op voor de stadsregionale en stedelijke economie. De realisatie van de programmaonderdelen wonen, kantoren en bedrijven (incl. onderwijsleerbedrijven) detailhandel en horeca is in 2005, op basis van het bestemmingsplan Leerpark 2005, grotendeels gecontracteerd met Heijmans N.V. Op dit moment bestaat er de wens om binnen het invloedsgebied, van het spoor en de N3 het programma te wijzigen, meer te flexibiliseren en gelet op de externe veiligheidssituatie op punten te wijzigen. Dit is aanleiding geweest tot voorliggende wijziging van het bestemmingsplan.

Ten behoeve van het vigerende bestemmingsplan Leerpark 2005 is, op basis van de in 2004/2005 bekende realisatiecijfers (vervoerscijfers), prognoses en rekenmodellen voor zowel de weg als het spoor, een risicoanalyse gemaakt. Ten aanzien van het groepsrisico is uit deze analyse gebleken dat er voor zowel het spoor als de N3 ten opzichte van de uitgangssituatie een verbetering tot stand werd gebracht. De veiligheidsanalyse heeft een zware rol gespeeld bij het tot stand komen van het bestemmingsplan Leerpark 2005.

Uit onderzoek is gebleken dat de in het bestemmingsplan doorgevoerde wijzigingen geen significante invloed hebben op de risicosituatie. Hierbij is het bestemmingsplan Leerpark 2005, dat aan de basis staat van de in gang gezette transformatie van het gebied, als referentie genomen. Ten opzichte van het bestemmingsplan Leerpark 2005 zijn de mogelijkheden tot het vestigen van functies geschikt voor beperkt zelfredzame personen verder ingeperkt.

Door het verder reduceren van het programma is het mogelijk de risicosituatie verder te verbeteren. De bedrijven en kantoren maken echter nadrukkelijk deel uit van het in Leerpark uitgewerkte onderwijsconcept, van onderwijsleerbedrijven, showcases en stageplaatsen. De woningen zorgen voor een menging van functies in het Leerpark, waardoor door het jaar heen een levendigheid blijft bestaan. Minder woningen zwakken dit effect af. Een verkleining van het programma betekent een algehele verzwakking van het concept Leerpark. Deze verzwakking van het concept wordt niet wenselijk geacht.

Verder heeft het verkleinen van het programma op Leerpark grote financiële gevolgen voor de gemeente Dordrecht. De realisatie van grote delen van het programma is, op basis van het bestemmingsplan Leerpark 2005, voor het overgrote deel gecontracteerd met een marktpartij. Het substantieel reduceren van het programma geeft ongewenste negatieve gevolgen voor de grondexploitatie.

Tot slot bieden het project spoorzone, de in het MIRT opgenomen aanpassing van de aansluiting N3-A16 en de in het Programma Hoogfrequent Spoor opgenomen aanleg van de boog bij Meteren voldoende aanknopingspunten om op de korte en middellange termijn zowel reductie van de hoogte van het groepsrisico te bewerkstelligen als verbeteringen aan te brengen op het gebied van beheersbaarheid van incidenten.

Preparatie

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

Door de Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de regio (GHOR) van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid is een slachtofferberekening opgesteld ten aanzien van de ontwikkelingen in het plangebied. Hierbij is gebruik gemaakt van het daadwerkelijk aantal aanwezige personen binnen het plangebied. De slachtofferberekening gaat er vanuit dat het incident meteen optreedt en de mensen niet gewaarschuwd zijn en niet in de gelegenheid zijn om te vluchten. Afhankelijk van het scenario is er in een aantal gevallen wel tijd om te vluchten, waardoor de feitelijke slachtofferaantallen mogelijk lager zullen zijn.

Bij de berekening van de slachtoffers tengevolge een BLEVE is uitgegaan van een cirkel van 140 meter vanaf een punt op het midden van het spoortracé ter hoogte van het Leerpark. Binnen deze cirkel bevinden zich een dagopvang voor gehandicapten, een middelbare school, een lagere school en een complex met 24 woningen. Uit de berekeningen blijkt dat de meeste slachtoffers komen te vallen binnen een afstand van 200 meter (koude BLEVE) respectievelijk 300 meter (warme BLEVE).

Ook bij het scenario toxische wolk zullen er in het effectgebied veel slachtoffers vallen. Dit aantal is afhankelijk van de aard en hoeveelheid vrijgekomen stoffen en de weersomstandigheden. Uitgaande van een worstcase scenario is het te verwachten aantal slachtoffers in de eerste 2 uur overdag 625. Het aantal lichtgewonde slachtoffers (slachtoffers welke niet direct levensbedreigend gewond zijn) ligt op 962 personen.

Dit aantal slachtoffers overstijgt ruimschoots de regionale geneeskundige capaciteit. In deze situatie zal de geneeskundige hulpverlening in tijd en capaciteit afhankelijk zijn van bovenregionale bijstand (ambulances/ ziekenhuizen). Het nabijgelegen ziekenhuis, Albert Schweitzer Ziekenhuis locatie Dordwijk, zal naar verwachting een massale toeloop van slachtoffers te verwerken krijgen. Daarbij zal het ziekenhuis in een deel van het verder gelegen effectgebied liggen, waardoor het verminderd inzetbaar zal zijn (voor gedetailleerde informatie over de slachtofferberekening zie het advies van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid).

5.5.3 Conclusie

Ten behoeve van het vigerende bestemmingsplan Leerpark 2005 is, op basis van de in 2004/2005 bekende realisatiecijfers (vervoerscijfers), prognoses en rekenmodellen voor zowel de weg als het spoor, een risicoanalyse gemaakt. Ten aanzien van het groepsrisico is uit deze analyse gebleken dat er voor zowel het spoor als de N3 ten opzichte van de uitgangssituatie een verbetering tot stand werd gebracht. De veiligheidsanalyse heeft een zware rol gespeeld bij het tot stand komen van het bestemmingsplan Leerpark 2005.

Uit de voor het project gehouden risicostudies blijkt dat de in dit ontwerp bestemmingsplan voorgenomen ontwikkeling van het Leerpark niet leidt tot een significante wijziging in de veiligheidssituatie ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan Leerpark 2005.

De in het plan opgenomen zonering ten opzichte van de N3 is zodanig dat er nergens sprake is van bebouwing binnen de 10-6 contour van het plaatsgebonden risico. Wel blijft er sprake van een overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico. Zodra de aansluiting N3-A16 is gerealiseerd is het de verwachting dat het groepsrisico verder wordt gereduceerd.

Voor het transport per rail geldt dat er geen sprake is van bebouwing binnen de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico. Als gevolg van de toename van het transport van gevaarlijke stoffen per rail is er nu sprake van een overschrijding van het groepsrisico.

De beschreven resteffecten die optreden indien er daadwerkelijk een incident optreedt zijn groot. In deze zin komen de risico analyses en de effectbeschrijvingen overeen.

De voorgenomen ontwikkeling is met behulp van de CHAMP methodiek van de provincie Zuid-Holland tegen het licht gehouden. Uit deze beschouwing blijkt dat de gebruikers van het terrein op actieve wijze zullen worden benaderd in het kader van risico communicatie. Ook worden er fysieke maatregelen getroffen op het terrein zelf (zowel in de preventieve als preparatieve sfeer). Daarnaast is met de vernieuwing van het rampenplan met bijbehorende deelplannen een aanzienlijke verbeterslag op het gebied van de fysieke veiligheid bereikt.

Ontwikkeling van het "Leerpark" zal een impuls geven aan de lokale en regionale economie. Voorts levert het plan een bijdrage aan duurzaam (intensief en efficiënt) ruimte gebruik en aan de verbetering van het openbaar vervoer en langzaam verkeer. Dit samen met de bereikte verbetering op het gebied van externe veiligheid (het saneren van de bebouwing binnen de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico het sterk reduceren van de overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico ten gevolge van de N3) en de verwachtingen rondom de ontwikkelingen van het spoorvervoer op de middellange termijn en de aanleg van een verbeterde aansluiting van de N3 op de A16 maken dat de ontwikkeling van het Leerpark doorgang kan vinden.

5.6 Natuur

5.6.1 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 instandhoudings- doelstellingen zijn verder uitgewerkt in o.a. het Natura 2000 doelendocument (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. 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.

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

De Provinciale Ecologische Hoofdstructuur wordt beschermd via de Structuur Visie op Zuid-Holland. 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.

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.

5.6.2 Onderzoek

Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening moeten worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van de te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Flora- en Faunawet. Indien uit gegevens of uit onderzoek blijkt, dat er

sprake is van een beschermde soort of beschermde soorten en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen, dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betrokken (bouw)werkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden, nadat ontheffing is verleend op grond van de Flora- en Faunawet.

Voor het plangebied is in 2004/2005 een onderzoek op basis van de Flora en Faunawet verricht. Uit dit onderzoek bleek dat het plangebied met name van belang is voor algemene flora- en faunasoorten. Een aantal hiervan is beschermd door de Flora en Faunawet. De binnen het plangebied voorkomende vleermuissoorten, behorende tot de meest algemene inheemse soorten en de Kleine Modderkruiper zijn bovendien beschermd door de EU-Habitatrichtlijn. Verder is de aanwezigheid aangetoond van de Bittervoorn, die net als de Habitatrichtlijnsoort beschermd wordt door de Flora- en Faunawet. Voor de vleermuizen moet nog een aanvullend onderzoek worden verricht, waarbij de winterslaapperiode ontzien dient te worden.

Voor alle aangetroffen beschermde flora- en faunasoorten hebben de herinrichtingsplannen binnen het plangebied geen significante nadelige effecten op de betreffende populaties. Uitzondering hierop vormt de Bittervoorn, afhankelijk van de exacte plannen met het water in het plangebied en de eventuele soortgerichte maatregelen die genomen worden. Indien de watergang in het Romboutsplantsoen ongeschikt wordt als leefgebied, moeten de vissen worden weggedreven naar aangrenzend water of worden weggevangen en in andere (nieuwe/aangrenzende) watergangen worden uitgezet. Ook grote zoetwatermosselen dienen te worden overgezet. De Bittervoorn is voor zijn voortplanting afhankelijk van deze mosselen. Compensatie van water dat verloren gaat is noodzakelijk. Verder dient het broedseizoen van vogels tijdens het uitvoeren van werkzaamheden ontzien te worden. Er dient een ontheffing op basis van de Flora en Faunawet te worden aangevraagd voor:

- de Bittervoorn
- de Kleine modderkruiper
- de Gewone grootoorvleermuis
- de Gewone dwergvleermuis
- de Ruige dwergvleermuis
- de Laatvlieger.

Aanbevolen wordt om:

- bij de (her)aanplant van plantsoen doornige heesters en besdragende struiken aan te brengen
- groenstroken met diverse vegetatielagen aan te leggen
- incidenteel verruiging te stimuleren
- bodembedekking te laten ontwikkelen en handhaven
- vleermuisvriendelijk voorzieningen in gebouwen te treffen.

In juli 2009 is het bovengenoemde Flora- en Faunawetonderzoek geactualiseerd. Hierbij is het hele gebied visueel geïnventariseerd op vogels, is de visfauna bemonsterd door middels van steeknetten en zijn de vleermuizen geïnventariseerd met behulp van batdetectors. Uit dit geactualiseerde onderzoek blijkt dat ten opzicht van het onderzoek uit 2004/2005 er slechts weinig veranderingen zijn geconstateerd. De meeste soorten met een aanvullende beschermingsstatus zijn nog aanwezig, met uitzondering van de Laatvlieger. Wel zijn de Bosuil en de Grote bonte specht in het gebied aangetroffen. Wanneer zich binnen het plangebied bomen bevinden die gekapt of anderszins nadeling beïnvloed moeten worden en waarin zich vaste verblijfplaatsen van (één van) deze soorten bevinden, een ontheffing dient te worden aangevraagd.

Van de vleermuizen zijn geen vaste verblijfplaatsen in het plangebied aangetroffen. Het plangebied heeft wel een functie als jacht- en migratieroute en is mogelijk geschikt als paar- en/of winterverblijfplaats. Bij realisering van de herinrichting van het plangebied resteren voldoende mogelijkheden voor continuering van deze functies, zodat hiervoor geen ontheffing dient te worden aangevraagd. Er gelden in het kader van de Flora- en Faunawet derhalve geen beperkingen voor vogels en vleermuizen. De in 2004/2005 voorgestelde maatregelen ten aanzien van de vissoorten blijven noodzakelijk.

Aanbevolen wordt om:

- a. indien er gebouwen en/of bomen verdwijnen of aangetast worden een extra controle door een deskundige te laten houden op de aanwezigheid van vogels en vleermuizen.
- b. rekening te houden met het broedseizoen van vogels en gedurende die tijd geen activiteiten als rooien, kappen van bomen en grondverzet uit te voeren, tenzij onderzoek door een deskundige uitwijst dat van broedgevallen op dat moment geen sprake is.

Beide onderzoeken zijn als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Binnen het plangebied vormen alleen de bermen van de spoorlijn Dordrecht-Lage Zwaluwe en de N3 onderdeel van de Stedelijke Ecologische Structuur. Deze bermen behoren tot de hooilandstructuur. Deze hooilandstructuur is van grote betekenis voor de flora en insectenfauna en met name ruigtkruiden vinden hier een standplaats.

De spoorlijn wordt over een afstand van vele kilometers begeleid door bermen met ruigtkruiden, verruigd riet, struweel en opslag van houtige vegetaties zoals wilg en vlier. De bermen van de N3 zijn bij een extensief maaibeheer voor de flora van betekenis. Bebouwing of verharding van deze gebieden is ongewenst. In het bestemmingsplan is om die reden aan de betreffende grond deels een groenbestemming en deels een bestemming "water" gegeven.

Het plangebied ligt niet binnen een Natura 2000-gebied of de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

5.6.3 Conclusie

De Flora- en Faunawet en de Stedelijke Ecologische Structuurvisie vormen -mits rekening wordt gehouden met de bovengenoemde aanbevelingen- geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

5.7 Geluid

5.7.1 Regelgeving en beleid

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

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

Voor industrielawaai blijft de 'oude' eenheid dB(A) nog van kracht

Wegverkeerslawaai

In de Structuurvisie Dordrecht 2020 is Sterrenburg aangegeven als een levendig stedelijk leefmilieu. In een dergelijk milieu wordt een maximale geluidbelasting van 58 onder voorwaarden aanvaardbaar geacht.

Industrielawaai

De Wet geluidhinder 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 gezoneerde industrieterrein de zonegrens bepaald en vastgesteld. Het gebied binnen de zonegrens vormt het aandachtsgebied. De binnen het aandachtsgebied geldende wettelijke voorkeursgrenswaarde, dan wel de binnen de zone vastgestelde hogere waarden zijn bepalend voor de toelaatbaarheid van geluidproducerende activiteiten. Buiten de geluidszone mag de geluidsbelasting als gevolg van de bedrijven op het gezoneerde industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen.

Het plangebied valt niet binnen een zone van een industrieterrein.

spoorweglawaai

De geluidsbelasting ten gevolgen van railverkeer mag niet meer bedragen dan 55dB. In een aantal situaties kunnen hogere waarden worden vastgesteld tot maximaal 68 dB. Aan de westzijde van het plangebied ligt de spoorlijn Dordrecht - Breda.

Beleid hogere waarden

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

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

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

5.7.2 Onderzoek

Ten behoeve van de bestemmingsplanherziening is een actualisatie van de in het verleden verrichte milieuonderzoeken vervaardigd. Uit deze actualisatie, d.d. 13 juli 2010, zaaknummer 0059384, blijkt

dat als gevolg van het wegverkeer op de N3 en de Maria Montessorilaan/Prof. Waterinklaan de voorkeursgrenswaarde in geringe mate wordt overschreden.

Voor de N3 bedraagt deze overschrijding 4 dB (geluidbelasting: 52 dB). De overschrijding van de voorkeursgrenswaarde treedt uitsluitend op aan de zuidoostgrens van de bestemming Woongebied en wel op de vierde bouwlaag en hoger. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Doordat de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaatsvindt op de hoger gelegen verdiepingen is het niet mogelijk door het plaatsen van schermen met een realistische hoogte de geluidsbelasting te reduceren. Gelet op de functie van de N3 kunnen evenmin de intensiteiten worden teruggebracht. Gezien het bovenstaande resteert het vaststellen van een hogere grenswaarde. Daarnaast zal voor een deel zal stil asfalt op de N3 worden aangebracht.

Voor de Maria Montessorilaan/Prof. Waterinklaan bedraagt de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde 2 dB (geluidbelasting 50 dB). De overschrijding van de voorkeursgrenswaarde treedt uitsluitend op in het uiterste zuidwesten van de bestemming Woongebied. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Gezien het feit dat op deze grens zeer waarschijnlijk geen geluidgevoelige bebouwing zal worden gerealiseerd, maar parkeervoorzieningen, paden, tuinen of groen is het niet opportuun om geluidsreducerende maatregelen te treffen. Volstaan wordt met het vaststellen van een hogere grenswaarde.

Ten aanzien van het spoorweglawaai wordt de voorkeursgrenswaarden met 3 dB overschreden (geluidbelasting: 58 dB) in het uiterste westelijk deel van de bestemming Woongebied en dan met name op de hogere gelegen verdiepingen. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Het plaatsen van schermen met een realistische hoogte is niet mogelijk, c.q. stuit op financiële bezwaren. Dat laatste geldt ook voor het aanbrengen van raildempers. Het verlagen van de intensiteit is gezien de functie van de spoorlijn evenmin mogelijk. Ook hier wordt derhalve volstaan met het vaststellen van een hogere grenswaarde.

5.7.3 Conclusie

Volgens het akoestisch onderzoek dienen hogere grenswaarden te worden vastgesteld. In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan Leerpark hebben Gedeputeerde Staten op 13 december 1984 voor 385 nieuw te bouwen woningen en 5 scholen binnen het plangebied hogere grenswaarden vastgesteld. De geluidbelasting op de gevels van de overige 49 in dit bestemmingsplan geplande woningen (in totaal 434) overschrijdt de voorkeursgrenswaarde niet. In het kader van het projectbesluit voor het oprichten van bebouwing binnen Vlek 1 B heeft het college hogere grenswaarden vastgesteld voor 14 woningen. Deze woningen behoorden tot de aanvankelijk geplande 434 woningen, maar werden hoger gesitueerd, waardoor de geluidbelasting toenam.

In het huidige programma wordt uitgegaan van 450 woningen; een toename ten opzichte van het bestaande programma met 16 woningen. Deze extra woningen worden echter op een locatie gesitueerd waar geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarden plaatsvindt. Een hogere grenswaardeprocedure is derhalve niet nodig.

5.8 Groen

5.8.1 Regelgeving en beleid

Dordrecht bezit een rijk en waardevol bomenbestand dat beeldbepalend is op stedelijk en wijkniveau. De bomen komen voor op hoofd- en wijkontsluitingswegen maar ook in parken en groenstroken. Op het eerste gezicht lijken zich weinig problemen voor te doen. Echter, grip op de kwaliteit van de bomen ontbreekt. Om een goed beeld te krijgen van factoren die de boomstructuur bepalen, belemmeren of beïnvloeden is ten behoeve van het Boomstructuurplan 2007 een uitgebreide beleid- en gebiedsverkenning uitgevoerd.

5.8.2 Onderzoek

Mede aan de hand van de verkenningen zijn randvoorwaarden voor de boomstructuur opgesteld. Met deze randvoorwaarden is rekening gehouden tijdens het opstellen en de realisatie van de boomstructuur. De randvoorwaarden geven de minimale eisen weer voor de kwantiteit en de (technische) kwaliteit. De belangrijkste randvoorwaarden richten zich op:

- Duurzaamheid met betrekking op de bomen en hun groeiplaats;
- Identiteit en herkenbaarheid: een herkenbare boomstructuur op wegen, dijken, wijken en in het buitengebied;
- Technische kwaliteitseisen van de boven- en ondergrondse groeiruimte;
- Sortimentskeuze: het ondersteunen van functies, identiteiten en historische lijnen.

Ten aanzien van het gebied Leerpark wordt in het Boomstructuurplan vermeld dat een groot aantal onderwijs- en zorgcomplexen zijn in Dordrecht gecentreerd op één locatie. Een groot voordeel hiervan is de goede bereikbaarheid. Belangrijke wegen uit diverse wijken lopen naar deze complexen. Het terrein boven de Randweg bestaat voornamelijk uit onderwijsinstellingen en het gebied beneden de Randweg uit diverse gezondheidsinstellingen. Deze complexen worden intensief gebruikt en zijn vaak beperkt toegankelijk. Om isolatie te voorkomen kan een boomstructuur zorgen voor een doorlopende verbinding met de belangrijkste wegen. Daarnaast leveren bomen een grote bijdrage aan de belevingswaarde van het gebied. Het Boomstructuurplan voorziet in aanvullende boombeplanting langs het fietspad ten oosten van de Rondweg

5.8.3 Conclusie

Het gehele gebied van Leerparkboulevard en Maria Montessorilaan wordt intensief beplant met bomen; grotendeels als laanbomen en voor een kleiner deel met parkbomen. Na realisatie zal het aantal bomen binnen het plangebied hoger liggen dan voorheen. Een aanpassing van het fietspad maakt geen onderdeel uit van het project Leerpark.

5.9 Luchtkwaliteit

5.9.1 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.

Niet in betekenende Mate Bijdragen

Op basis van de Wet luchtkwaliteit zijn plannen die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, vrijgesteld van toetsing (Wm; art. 5.16, lid 1 sub c). Dit betekent dus dat in overschrijdingssituaties plannen toch gerealiseerd kunnen worden indien de bijdrage van het plan 'niet in betekenende mate' is. In het kader van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate' gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO2 en PM10. Dit betekent dat voor zowel NO2 als PM10 planbijdragen zijn toegestaan van maximaal 1,2 µg/m³ in situaties waarin de jaargemiddelde concentraties de grenswaarde overschrijden.

In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' (Stcrt. 218, 2007) is een lijst met categorieën van inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties opgenomen, die als 'niet in betekenende mate' projecten worden beschouwd. Als een plan binnen de benoemde projectomvang valt, is het vrijgesteld van toetsing. Er is ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit dan geen verdere belemmering voor de realisatie van het project. Als een plan niet binnen een benoemde projectomvang valt, kan het alsnog als 'niet in betekenende mate' opgevoerd worden. Er moet dan aannemelijk gemaakt worden dat de bijdrage van het plan kleiner is dan 1,2 µg/m³.

AMVB-gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het Besluit "gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)" (Stb. 14, 2009) in werking getreden. In dit Besluit zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof en stikstofdioxide, zoals kinderen, zieken en ouderen. In het Besluit zijn de volgende categorieën gebouwen inclusief de bijbehorende terreinen als 'gevoelige bestemming' aangemerkt:

- basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen;
- kinderopvang;
- verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

Indien een gevoelige bestemming wordt ontwikkeld binnen een afstand van 300 meter (aan weerszijden) van rijkswegen of 50 meter langs provinciale wegen (gemeten vanaf de rand van de weg) is een aanvullend onderzoek noodzakelijk. Indien in zo'n onderzoekszone de grenswaarden voor NO2 en PM10 (dreigen te) worden overschreden, mag het totale aantal mensen dat behoort bij de betreffende 'gevoelige bestemming', niet toenemen. Bij uitbreidingen van bestaande gevoelige bestemmingen is een eenmalige toename van maximaal 10% van het totaal aantal blootgestelden toegestaan. Als (dreigende) normoverschrijding niet aan de orde is, dan mogen gevoelige bestemmingen ontwikkeld worden binnen de voornoemde onderzoekszones. Wel moet in die situaties de locatiekeuze goed gemotiveerd worden. Dat gebeurt in de context van de goede ruimtelijke ordening.

Verder geeft Infomil expliciet aan (www.infomil.nl) dat het Besluit uitgaat van de huidige normen voor PM10 en NO2, en dus niet van tijdelijk verhoogde grenswaarden ten gevolge van de derogatie (dat is toestemming van de EU om van een algemeen vastgestelde norm af te mogen wijken).

5.9.2 Onderzoek

De uitgangspunten van het luchtkwaliteitonderzoek worden hieronder beschreven.

Stoffen

In het voorliggende onderzoek zijn de resultaten inzichtelijk gemaakt voor de stoffen fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2). Overschrijdingen van overige stoffen komen in Nederland slechts in exceptionele gevallen voor.

Rekenmethodiek

De berekeningen ten gevolge van wegverkeer zijn uitgevoerd met de meest recente versie van het rekenprogramma CAR II (Calculation of Air Pollution from Road traffic), versie 9.0.

Onderzoeksjaren

De berekeningen zijn uitgevoerd voor het jaar 2010. Indien wordt voldaan aan de grenswaarden voor PM10 en NO2 in 2010, dan wordt ook voldaan aan de grenswaarden in de jaren 2011, 2015 en 2020.

Wegkenmerken en verkeerscijfers

De verkeersintensiteiten van maatgevende wegen in het plangebied zijn verstrekt door de gemeente Dordrecht. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de wegkenmerken uit de Regionale Verkeersmilieukaart Drechtsteden (RVMK-Drechtsteden). Waar nodig zijn deze gegevens aangepast omdat sinds 17 juli 2008 gerekend moet worden met kenmerken die representatief zijn voor een wegvak van 100 meter.

Onderzoeksgebied

De voor het plangebied van belang zijnde wegvakken zijn:

- Maria Montessorilaan;
- Romboutslaan;
- Dubbeldamseweg zuid;
- Laan der Verenigde Naties.

Receptorpunten

De luchtkwaliteit is berekend op 4 rekenpunten. De concentraties van stikstofdioxide en fijn stof zijn bepaald op maximaal 10 meter van de rand van de weg. Dit is overeenkomstig de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De luchtkwaliteit is beoordeeld op een punt waar de hoogste concentraties voorkomen waaraan de bevolking kan worden blootgesteld gedurende een periode die, in vergelijking met de middelingstijd van de betreffende grenswaarde, significant is.

Rekenscenario's

Op alle receptorpunten wordt voor het onderzoeksjaar 2010 een berekening gemaakt van de luchtkwaliteit in de situatie bij autonome ontwikkeling en in de situatie na realisatie van de voorgenomen ontwikkelingen. Gemeente Dordrecht heeft het uitgangspunt voor de autonome situatie bepaald. Voor de berekeningen is gebruikt gemaakt van deze autonome situatie. "De autonome situatie is de situatie die door het vigerende bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, ongeacht of alle bestemmingen zijn gerealiseerd". Als nieuwe situatie zijn de wijzigingen/toevoegingen ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan Leerpark beschouwd.

Zeezout correctie

Voor de gemeente Dordrecht geldt een reductie van 4 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie PM10. Voor het aantal dagen per jaar dat de etmaalgemiddelde waarde van PM10 overschreven mag worden, geldt een reductie van 6 dagen per jaar. Het gaat hierbij wel om een correctie achteraf van de berekende waarden.

Gevoelige bestemmingen

In onderhavig project is er sprake van gevoelige bestemmingen namelijk: scholen en een kinderdagverblijf. Ervan uitgaande dat deze bestemmingen zich binnen 300 meter van de Rijksweg N3 bevinden, is een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. Om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken moet door onderzoek aangetoond worden dat de grenswaarden voor NO2 en PM10 niet overschreden worden.

Rekenresultaten voor jaargemiddelde stikstofdioxide in het jaar 2010

Wegvak	Jaargemiddelde concentratie (µg/m³)	Aantal overschrijdingen
---------------	---	--------------------------------

				200 µg/m³ uurwaarde	
	Met plan	Zonder plan	Bijdrage plan	Met plan	Zonder plan
Laan der VN	38,9	38,8	0,1	0	0
Maria Montessorilaan	30,1	30,1	0	0	0
Dubbeldamseweg Zuid	29,9	29,9	0	0	0
Romboutslaan	34,7	33,8	0,9	0	0

Rekenresultaten voor fijn stof in het jaar 2010 (inclusief zeezout correctie van 4 µg/m³)

Wegvak	Jaargemiddelde concentratie (µg/m³)			Aantal overschrijdingen 50 µg/m³ etmaalwaarde	
	Met plan	Zonder plan	Bijdrage plan	Met plan	Zonder plan
Laan der VN	23,1	23,1	0	15	15
Maria Montessorilaan	21,3	21,3	0	10	10
Dubbeldamseweg Zuid	21,3	21,3	0	10	10
Romboutslaan	22,2	21,9	0,3	13	12

Analyse berekening totale concentraties

Het bestemmingsplan Leerpark heeft het grootste effect langs de Romboutslaan. Hier bedraagt de bijdrage van het plan aan de jaargemiddelde stikstofdioxideconcentratie 0,9 µg/m³. Conform de vigerende wet- en regelgeving wordt een planbijdrage van maximaal 1,2 µg/m³ als 'niet in betekende mate' beschouwd. Op basis van de bovenstaande rekenresultaten kan dus geconcludeerd worden dat de bijdrage van het bestemmingsplan Leerpark beschouwd kan worden als 'niet in betekende mate'.

Ook liggen de berekende jaargemiddelde concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden (40 µg/m³ in 2010-sonder derogatie- voor beide stoffen). Wanneer rekening wordt gehouden met aanvullend een bijdrage van 0,5 µg/m³ als gevolg van de scheepvaart, blijven de concentraties nog steeds onder de wettelijke grenswaarden. Voor het bestemmingsplan Leerpark bestaan er vanuit het oogpunt van de jaargemiddelde concentraties NO2 en PM10 geen belemmeringen voor de realisatie.

De achtergrondconcentraties nemen in principe jaarlijks af. Hierdoor zijn de achtergrondconcentraties in 2015 en 2020 (veel) lager dan in 2010. In het plangebied worden gevoelige bestemmingen ontwikkeld. Omdat een normoverschrijding niet aan de orde is, mogen gevoelige bestemmingen in het plangebied gebouwd worden. De locatiekeuze moet echter goed gemotiveerd worden. Dat gebeurt in de context van de goede ruimtelijke ordening. Deze motivatie luidt als volgt:

Het plangebied is van oudsher een onderwijsgebied dat zeer centraal binnen de gemeente gelegen is en ook vanuit de regio goed bereikbaar is. Bestaande gevoelige bestemmingen kunnen niet verplaatst worden, maar nieuwe gevoelige bestemmingen worden op afstand van met name de N3, maar ook de spoorlijn gepland.

5.9.3 Conclusie

Voor het jaar 2010 is de situatie met het bestemmingsplan Leerpark vergeleken met de autonome situatie (situatie die door het vigerende bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt ongeacht of alle

bestemmingen zijn gerealiseerd). Uit de berekeningen blijkt dat de bijdrage voor stikstofdioxide en fijn stof 'niet in betekenende mate' is. Ook liggen de berekende jaargemiddelde concentraties voor de voornoemde stoffen onder de wettelijke grenswaarden. Daarom bestaan volgens de berekeningsresultaten geen belemmeringen voor de realisatie van het bestemmingsplan Leerpark.

5.10 Verkeer en vervoer

5.10.1 Regelgeving en beleid

Wijkverkeersplan, verkeersstructuur

De in het plangebied gelegen wegen Prof. Waterinklaan en Maria Montessorilaan zijn is het wijkverkeersplan aangewezen als gebiedsontsluitingweg met een maximum snelheid van 50 km per uur. Alle overige wegen zijn aangewezen als verblijfsgebied met een maximum snelheid van 30 km per uur, of in geval van een erfinrichting max. 15 km /uur.

Openbaar vervoer

In het kader van het project Stedenbaan (metro-achtige voertuigen met een hoge frequentie die snel optrekken en afremmen) waaraan SRR, Haaglanden, Leiden, Dordrecht, de provincie Zuid-Holland NS en Prorail deelnemen worden (onder meer) plannen voor een station Leerpark ontwikkeld.

Realisering van een dergelijk station is echter afhankelijk van een aantal voorwaarden die naar verwachting pas in de toekomst duidelijk zullen worden. Voorwaarde daarbij is een spoorbaanverdubbeling (van 2 naar 4 sporen). De komst van een station Leerpark zal gevolgen hebben voor de inrichting van het aangrenzende gebied ten oosten daarvan, maar kan nu nog niet in het bestemmingsplan worden opgenomen.

Parkeervoorzieningen

Met Heijmans, de gecontracteerde ontwikkelaar van het nieuwe Leerpark, zijn in 2004 contractuele afspraken gemaakt over de voorziening in de parkeerbehoefte. Deze gelden nog steeds. In totaal zullen er 1125 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, verdeeld over de volgende locaties:

Perceel 5 ABD:	251
Perceel 1B:	174
Perceel 6AII:	27
Perceel 6D en 2F:	20
Perceel 6E:	38
Openbare ruimte:	615

Daarnaast bleek het mogelijk om 154 parkeerplaatsen in de strook langs de N3 te realiseren.

Naast deze parkeerplaatsen is rekening gehouden met 83 parkeerplaatsen buiten de plangrens van het Leerpark en met een parkeergarage op perceel 6E met 80 extra parkeerplaatsen. Dit brengt het totaal op 1423 parkeerplaatsen.

Bij een eventuele verzwarende van het programma voor het Leerpark zal ten aanzien van de extra parkeerbehoefte uit worden gegaan van de dan geldende CROW-richtlijnen. Als de parkeerdruk blijft, en er door de bedrijven niet voldoende wordt gecompenseerd, dan wordt er een parkeergarage gebouwd. Daarvoor heeft de gemeente een risicoreservering opgenomen (ca. 80 plaatsen). Ook Heijmans is verantwoordelijk voor een deel hiervan (ca. 20 plaatsen).

5.10.2 Onderzoek

Het gebied is qua autobereikbaarheid in twee delen gesplitst. Aan de noordzijde zijn dit voornamelijk woningen en enkele scholen die bereikbaar zijn vanaf de Dubbeldamseweg met als hoofdontsluiting de Prof. Waterinklaan en als neven ontsluiting de Romboutslaan.

Aan de zuidzijde wordt het gebied ontsloten met de Maria Montessorilaan vanaf de afrit N3 (uit het Noorden) naar de Laan der VN met als nevenontsluiting de Max Gootelaan, die over de Laan der VN (viaduct naast de spoorlijn) via het bedrijventerrein Laan der VN aansluiting biedt op de oprit

N3 (naar het zuiden) en de Laan der VN. Tevens kan de Max Gootelaan als 'lob' functioneren; verkeer dat zich vastrijdt op de bussluis kan via de Max Gootelaan het gebied weerverlaten. Dit voorkomt keerbewegingen op de Maria Montessorilaan.

Het zuidelijk deel bestaand voornamelijk uit een aantal grote scholen, leerbedrijven en woningen. Noord en zuid worden fysiek gescheiden door een groene gordel, waardoor wel langzaam verkeer mogelijk is.

De Prof. Waterinklaan met in het verlengde de Maria Montessorilaan vormt de hoofd noord-zuid verbinding van het gebied, echter alleen voor het openbaar vervoer en enkele ontheffinghouders. Halverwege deze route ligt een bussluis, waardoor er geen doorgaande verbinding is tussen noord en zuid. Over deze route rijden veel openbaar vervoerlijnen die in en rond Dordrecht rijden. Op het moment van schrijven (augustus 2012) rijden er meer dan 20 bussen per richting per uur in de drukste periode. Door de handhaving van de bussluis blijft het mogelijk toch een lage verkeersintensiteit op de hoofdroute te houden ten gunste van het verblijfsklimaat in het scholen gebied. De parkeerterreinen en voordeuren van de diverse functies zijn zoveel als mogelijk binnen dit verblijfsgebied te vinden. Door het gebied en aansluitend op het verblijfsgebied lopen diverse vrijliggende fietspaden, die een verbindingen geven met het Dordtse fietsnetwerk.

Het plangebied grenst aan de spoorlijn Dordrecht-lage Zwaluwe, maar de dichtstbijzijnde haltes zijn het Centraal Station en Station Dordrecht-Zuid. De laatstgenoemde halte ligt weliswaar op korte afstand van het Leerpark, maar is van beperkt belang voor het Leerpark gezien de relatief slechte OV verbinding. Dit in tegenstelling tot het Centraal Station. Veel scholieren maken hier gebruik van de OV mogelijkheden. Tussen de doorgaande buslijnen worden tijdens de ochtend en avondspits extra bussen ingezet tussen het Leerpark en het CS. De concentratie van openbaar vervoergebruik bij het Leerpark biedt mogelijkheden voor het realiseren van bij het openbaar vervoer behorende voorzieningen.

Gezien de loopafstanden en de doelgroep kan in het Leerpark volstaan worden met één centrale opstapplaats in het zuidelijke deel. Op verzoek van de bewoners zijn echter ook de bushaltes in het noorden gehandhaafd.

De bushaltes in het zuidelijke deel krijgen de vormgeving die bij het belang van dit opstappunt past. Door een centraal opstappunt te ontwikkelen, kan hier ook hoogwaardige informatievoorziening en een maximale duidelijkheid naar de reiziger geboden worden. Dynamische reisinformatie en persoonlijke reisadviezen op de halte (denk aan de "reiswijzer") worden hierdoor mogelijk.

Vanuit de gemeente is het streven om de benodigde parkeerruimte, voor zover mogelijk, te faciliteren, waardoor duidelijkheid ontstaat in de leefomgeving en de bereikbaarheid van percelen in het gebied gegarandeerd blijft. Dit geschiedt bijna altijd in combinatie met plannen. Voor bestaande bebouwing wordt een eventueel ontstaan "tekort" gecompenseerd in herinrichtingsplannen van de openbare woonomgeving, voor zover dit in ruimtelijke, kwalitatieve en financiële zin mogelijk is. In principe vindt dit plaats in combinatie met grote herriolerings- en/of herbestatingswerkzaamheden.

5.10.3 Conclusie

Het station zal waarschijnlijk niet binnen de planperiode gerealiseerd zal kunnen worden, maar wordt wel gewenst geacht. De ontwikkeling is echter onvoldoende concreet om hiervoor nu -op het moment van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan- een bouwbaarheid of een wijzigingsbevoegdheid op te nemen.

De hoeveelheid ruimte binnen het plangebied is beperkt. In gebieden met een hoge bebouwingsdichtheid is het onontkoombaar om parkeerfaciliteiten in de vorm van gebouwde voorzieningen te hebben. Meestal gaat dit gepaard met betaald parkeren en/of vergunninghoudersparkeren in de openbare ruimte. Gezien de wensen in het Leerpark is het betaald parkeren wellicht in de toekomst noodzakelijk. Vooralsnog wordt er in de gemaakte plannen voor het Leerpark gestreefd dit te voorkomen door uit te gaan van een verdeling tussen de aangeboden en te realiseren/gerealiseerde (bouw)plannen volgens het onderstaande principe:

- Bestaande woningen in het noordelijke deel: parkeren op eigen terrein of in openbaar gebied.
- Nieuwbouw woningen: bewoners parkeren op eigen terrein/in eigen en of gemeenschappelijke (gebouwde) parkeervoorzieningen. Hun bezoekers parkeren in de openbare ruimte.
- Alle andere functies: personeel van de bestaande voorzieningen, met name de scholen, parkeert in de openbare ruimte. Andere functies wordt gestreefd om minimaal het personeel op het te ontwikkelen perceel (al dan niet in een gebouwde voorziening) te laten parkeren.

In overleg met de gemeente kan er bij uitzondering afgeweken worden van dit principe. Het bestemmingsplan voldoet hiermee aan het verkeers- en vervoersbeleid.

5.11 Water

5.11.1 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.

De Beleidslijn grote rivieren is bedoeld om plannen en projecten in het rivierbed te kunnen beoordelen. Onder voorwaarden worden mogelijkheden geboden voor wonen, werken en recreëren in het rivierbed. De voorwaarden hebben betrekking op de afvoercapaciteit van de rivier ter plaatse: nieuwe activiteiten mogen de afvoer niet hinderen en geen belemmering vormen voor toekomstige verruiming van het rivierbed.

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.

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.

5.11.2 Onderzoek

Onderzoek op het onderdeel water heeft feitelijk plaatsgevonden in het kader van het Stedelijk Waterplan. Het plangebied maakt deel uit van de Dordwijkzone. Hierover wordt in het stedelijk waterplan vermeld:

"In de Dordwijkzone-laag is 1% oppervlak omgezet in oppervlaktewater. Hiermee is het wateroppervlak 10,6%. In de Dordwijkzone-hooi is 1,5% oppervlak omgezet in oppervlaktewater. Hiermee is het wateroppervlak 10%. De Dordwijkzone verzorgt hiermee een deel van de waterberging van diverse deelgebieden in het oostelijk deel van het plangebied en voor Krispijn en het binnendijkse deel van de Binnenstad.

De Dordwijkzone is de groene en blauwe long van Dordrecht. Nu al heeft de Dordwijkzone op veel plekken betekenis voor de (watergebonden) natuur. In de visie op de Dordwijkzone is ervan uitgegaan dat water nog belangrijker wordt in de Dordwijkzone van de toekomst:

'Water wordt ingezet als drager van de leegte en als verbinding en scheiding van de verschillende polders. Het oppervlaktewater is meestal gekoppeld aan dijken en stadsranden en vormt daardoor de voorgrond in de ruimtebeleving van de meeste gebruikers en passanten.'

In de Dordwijkzone moeten de SES-doelstellingen voor de Dordwijkzone worden ingepast. Het water in de Dordwijkzone wordt benadrukt door rietkragen en plas dras gebieden die als waterberging fungeren

De rietkragen vormen de ecologische verbinding tussen het Wantijpark en het

Strategisch Groen Project. Tevens zuiveren de rietkragen het oppervlaktewater. De dijkvoeten en de wateren met rietkragen vormen de waterberging voor diverse wijken en vervullen tevens een transportfunctie. De open ruimte bij de op- en afritten van de N3 kan mogelijk ook een deel van benodigde waterberging invullen.

Midden in de Dordwijkzone komt het Kombipark/Leerpark. Deze ontwikkeling heeft een stedelijk karakter. Aansluiting op het stedelijk gebied van Krispijn krijgt vorm door het doortrekken van een singel langs de Overkampweg met bergings- en transportfunctie naar het Overkamppark."

In de bestaande situatie is er 17.128 m² aan oppervlaktewater aanwezig. Het vigerende bestemmingsplan Leerpark uit 2005 voorziet in een wateroppervlak van 22.976 m². De onderhavige herziening van het bestemmingsplan voorziet in een wateroppervlak van 20.747 m². Deze afname ten opzichte van het vigerende plan is met name het gevolg van een andere vormgeving van het parkeerterrein langs de N3. Niettemin wordt ten opzichte van de huidige situatie de hoeveelheid oppervlakte water met 21% vergroot. De doortrekking van de singel langs de Overkampweg richting Overkamppark is reeds gerealiseerd. Het plan voldoet daarmee aan het Stedelijk Waterplan.

5.11.3 Conclusie

Het plangebied ligt niet buitendijs en de beleidslijn grote rivieren is derhalve niet van toepassing. Binnen het plangebied bevindt zich geen waterkering, zodat ook het Beleidsplan Waterkeringen niet van toepassing is. 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". het plan voldoet aan het Stedelijk Waterplan.

HOOFDSTUK 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Planmethodiek

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

De verschillende bestemmingen zijn met hun bouwgrenzen direct van de verbeelding afleesbaar. Bij de bestaande bebouwing zijn de bouwgrenzen rond de hoofdbebouwing gelegd. Buiten het bouwvlak is vaak een (achter)erf gelegen waarop onder bepaalde voorwaarden het oprichten van bebouwing is toegestaan. Uitbreiding van de bestaande bebouwing is veelal mogelijk via een in het bestemmingsplan opgenomen afwijkingsmogelijkheid, dan wel via mogelijkheden van afwijking buiten het bestemmingsplan op grond van het Besluit omgevingsrecht (zgn. kruimelgevallen). Voorts zijn er ruime mogelijkheden van vergunningvrij bouwen. Bij nog te ontwikkelen gronden vallen de bouwgrenzen samen met de bestemmingsgrenzen. De toegelaten bouwhoogte is op de verbeelding aangegeven.

Voor de opzet van de regels is aansluiting gezocht bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012).

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

6.2 Inleidende regels

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

6.3 Bestemmingen

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

Bedrijf

De bestemming "Bedrijf" komt vooral voor langs de spoorlijn Dordrecht-Lage Zwaluwe. Binnen deze bestemming, maar ook binnen de bestemming "Gemengd 2" kunnen bedrijven worden gerealiseerd tot een maximum van in totaal 20.000 m² bvo binnen het plangebied. Hiervan is inmiddels al ca. 10.000 m² gerealiseerd.

Voor de beoordeling van de toelaatbaarheid van bedrijven is aansluiting gezocht bij de in deze gemeente toegepaste Staat van Bedrijfsactiviteiten, gebaseerd op het V.N.G.-rapport "bedrijven en milieuzonering". In overleg met de Milieudienst Zuid-Holland-Zuid is bepaald, dat de categorieën 1 en 2 toelaatbaar zijn.

Hoewel volstrekt helder dat binnen een gebied als het Leerpark bedrijfsactiviteiten als bedoeld in artikel 41 lid 3 Wet geluidhinder juncto artikel 2.1 lid 3 Besluit omgevingsrecht niet zijn toegestaan, is dit voor de helderheid toch in de betreffende planregel vermeld.

Bij de Staat van Bedrijfsactiviteiten is een toelichting gevoegd waarin nader is ingegaan op de werking en de mogelijkheden van afwijking en wijziging.

Gemengd 1

Het uitgangspunt uit het bestemmingsplan "Leerpark", dat een leerbedrijf geen winstoogmerk mag hebben, komt te vervallen. In het onderhavige bestemmingsplan wordt het maximum aantal m² voor winkelleerbedrijven, dus leerbedrijven in de sfeer van detailhandel, dienstverlening en horeca, binnen het plangebied beperkt tot maximaal 2800 m². Verder wordt de oppervlaktebeperking per winkelleerbedrijf in het bestemmingsplan verruimd van 150 naar 250 m² per vestiging. Uitzondering hierop vormt een supermarkt die omvang van 1400 m² bvo 2 mag hebben, mits dit gepaard gaat met een verplaatsing van de huidige supermarkt van het Eemsteynplein naar het Leerpark. Om te waarborgen dat na deze verplaatsing in het huidige pand van de supermarkt aan het Eemsteynplein niet opnieuw een supermarkt of detailhandel in foodartikelen wordt gevestigd, is aanvullend een privaatrechtelijke overeenkomst met de eigenaar van het betreffende pand gesloten.

Voorts wordt de plek waar deze winkelleerbedrijven kunnen worden gerealiseerd verruimd. Zowel binnen de bestemming "Gemengd 1" als binnen de bestemming "Maatschappelijk" wordt de vestiging van winkelleerbedrijven mogelijk gemaakt. Voor zover winkelleerbedrijven binnen de bestemming "Maatschappelijk" worden gepland, is voor de vestiging daarvan een ontheffing vereist. Alvorens een ontheffing kan worden verleend, dient een positief advies van de Adviescommissie leerbedrijven te worden verstrekt.

Binnen het voor "Gemengd 1" te bestemmen gebied, maar ook binnen de bestemmingen "Gemengd 2", "Bedrijf" en "Maatschappelijk" is behoefte aan ca. 8000 m² niet- primair commerciële leerbedrijven. Hiermee wordt bedoeld op leerbedrijven waarbij detailhandel of horeca een ondergeschikte rol speelt. Met een dergelijke oppervlakte was op zich al in het bestemmingsplan "Leerpark" binnen de bestemming "Maatschappelijke doeleinden" rekening gehouden. Binnen genoemde bestemmingen kunnen zonder toepassing van een afwijkingsbevoegdheid leerbedrijven worden gevestigd, die wel een winstoogmerk hebben, maar die geen een winkel- of horecakarakter hebben.

Naast winkelleerbedrijven kunnen, net als in het bestemmingsplan "Leerpark", binnen deze bestemming scholen en -met name op de verdiepingen- woningen worden gerealiseerd.

Gemengd 2

Aan de zuidzijde van het plangebied, waar in het bestemmingsplan Leerpark de bestemming "Bedrijven/kantoren" gold, is naast leerbedrijven en winkelleerbedrijven voorzien in kantoren en bedrijven. Voorts is hier behoefte aan praktijklokalen voor de scholen. De bestemming "Bedrijven/kantoren" uit het bestemmingsplan Leerpark wordt hierdoor meer een mengbestemming en krijgt de bestemming "Gemengd 2". Binnen deze bestemming mogen geen geluidgevoelige functies als woningen en theorielokalen worden gerealiseerd. De totale oppervlakte aan kantoren mag 7.500 m² bedragen. Voor bedrijfskantoren geldt een oppervlaktebeperking van 50% van de omvang van de bruto bedrijfsvloeroppervlakte met een maximum van 2000 m² per bedrijf. Voor bedrijven geldt een maximum van 20.000 m² bvo binnen het plangebied.

Maatschappelijk

De gronden met de bestemming "Maatschappelijk" zijn in hoofdzaak bedoeld voor onderwijsvoorzieningen ten behoeve van het voortgezet onderwijs, zoals theorie- en praktijklokalen en leerbedrijven met een commercieel karakter. Via ontheffing kunnen ook winkelleerbedrijven worden toegestaan. Hierop is onder "Gemengd 1" nader ingegaan. Daarnaast komen andere maatschappelijke voorzieningen binnen het plangebied voor, zoals een verzorgingshuis en een internaat. Vanwege de ligging van laatstgenoemde voorzieningen bij het spoor en de daarbij behorende Externe veiligheid is aan deze functies geen uitbreidingsmogelijkheid toegekend en hebben ze via een functieaanduiding een maatbestemming gekregen.

Op het deel van de gronden met de bestemming "Maatschappelijk", waar inmiddels de brandweerkazerne is gerealiseerd wordt de functieaanduiding "specifieke vorm van maatschappelijk- brandweer/ambulancedienst" gelegd.

Wonen

Aan de bestaande woningen in het plangebied wordt de bestemming "Wonen" (W) gegeven. Binnen deze bestemming zijn verschillende woningtypen aanwezig, variërend van vrijstaande woningen tot gestapelde bouw. Op de verbeelding zijn bouwvlakken aangegeven, waarbinnen hoofdgebouwen mogen worden gerealiseerd. De bouwhoogte bij laagbouwwoningen bedraagt 10. Voor gestapelde woningbouw bedraagt de bouwhoogte 15 m.

Van de gronden buiten het bouwvlak mag maximaal 50 % met een maximum van 50 m² worden bebouwd en overdekt. Voor de hoogte en diepte van aan/uitbouwen is als regel aansluiting gezocht bij de criteria voor vergunningvrije bouwwerken in de Woningwet per 1 januari 2003: 0.25 m boven de vloer van de eerste verdieping van de woning tot een maximum van 4 m of als de woning lager is tot dat maximum; deze maatvoering is dan beperkt tot de eerste 2.50 m buiten het bouwvlak aan de achterkant van de woning, alsmede aan de zijkant van de woning. Buiten deze maat van 2.50 m geldt een maximale hoogte van 3 m met de mogelijkheid om via ontheffing een kap aan te brengen tot maximaal 3.5 m.

De planregel kent mogelijkheden van ontheffing zoals:

- een grotere oppervlakte voor aan- en bijgebouwen tot maximaal 75 m², echter onder voorwaarde dat het maximum bebouwingspercentage van 50 niet wordt overschreden; op deze wijze kan er bij de grotere percelen iets meer worden toegestaan.
- een hogere bouwhoogte direct aan de achtergevel

Woongebied

In totaal kunnen ca. 450 woningen in het gebied worden toegevoegd. Gedeeltelijk zijn deze binnen de bestemming "Maatschappelijk" en gedeeltelijk binnen de bestemming "Gemengd 1" gepland, c.q. gerealiseerd. Het overige deel van de nieuw te realiseren woningen zullen vrij centraal binnen het plangebied, binnen de bestemming "Woongebied" worden gerealiseerd. De bouwhoogte bedraagt overwegend 12 m. Nabij de groenvoorziening van het Prof. Gunningplein/Leerparkpromenade is gestapelde woningbouw tot een hoogte van 16, resp. 21 m gepland. Naast woningen zijn uiteraard bijbehorende voorzieningen als tuinen, erven, paden, verhardingen en parkeergelegenheid binnen deze bestemming toegestaan.

Wonen-Woonwagenstandplaats

Voor de woonwagenlocatie in het noordoosten van het plangebied is een maatbestemming opgenomen die overeenkomt met de regeling uithet bestemmingsplan Leerpark. De bouwhoogte bedraagt op deze locatie 5,5 m.

Tuin

De bestemming "Tuin" is gelegd op delen van de woonpercelen, waar geen gebouwen mogen worden gebouwd. Het uitbreiden van woningen door middel van een aanbouw of het plaatsen van bijgebouwen is op deze gronden niet toegestaan. Wel mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd en mag ter plaatse van de oprit worden geparkeerd. Met ontheffing mag bij de voordeur als afscherming een "waaier" worden gebouwd. Deze gronden dienen vooral een groene uitstraling te krijgen.

Leiding

In het plangebied liggen twee persioolleidingen met diameters van resp. 500 en 1300 mm en een waterleiding met een diameter van 800 mm. Het gaat hierbij niet om leidingen met een bovenregionale betekenis. De leidingen behoeven als zodanig niet bestemd te worden; volstaan kan worden met het opnemen van een dubbelsbestemming met een aanlegvergunningstelsel.

Waarde - Archeologie

Vanwege de eerder in deze toelichting beschreven mogelijke archeologische waarden is een regeling opgenomen waaruit bescherming van de archeologische waarden bij bouwen en bij de uitvoering van werken voortvloeit.

Binnen het noordelijk deel van het plangebied bestaat een verplichting tot het doen van archeologisch vooronderzoek en zorg voor archeologische waarden. Dit betreft zowel bouwen als aanleggen.

In principe mag alleen worden gebouwd als uit onderzoek blijkt dat geen beschermingswaardige archeologische waarden aanwezig zijn of deze in voldoende mate zijn zeker gesteld. Deze regeling is niet nodig bij gelijke vervanging van bestaande bouwwerken en bij nieuwe bouwwerken: die kleiner zijn dan 30 m²

waarvan de fundering niet dieper ligt dan 30 cm beneden maaiveld

Voor het uitvoeren van verschillende grondwerkzaamheden, zoals het leggen van nieuwe kabels en leidingen, vernieuwen van riolen of verlagen van het waterpeil is een aanlegvergunning nodig. Pas met vergunning kunnen werken worden uitgevoerd. In afwijking hiervan is zo'n vergunning niet nodig voor onder meer het uitvoeren van:

- normale onderhoudswerkzaamheden;
- grondwerkzaamheden tot een diepte van 40 cm;
- grondwerkzaamheden tot een oppervlakte van 50 m² ;
- het vervangen van bestaande riolering en ondergrondse kabels en leidingen, indien de afmetingen en de horizontale en verticale ligging daarvan niet veranderen;
- archeologisch onderzoek door een gekwalificeerd archeoloog.

Veiligheidszone –vervoer gevaarlijke stoffen 1 en 2

De spoorlijn Dordrecht-Lage Zwaluwe heeft een beoordelingszone groepsrisico dat zich uitstrekt in dit bestemmingsplan. De zone is in de verbeelding aangeduid en in de regels is opgenomen dat in dat gebied de vestiging van beperkt zelfredzame personen niet is toegestaan. In de begripsbepaling is dit nader gedefinieerd.

Voorts is in de regels bepaald dat wijziging van huidige functies en/of nieuwbouw uitsluitend is toegestaan indien met een berekening wordt aangetoond dat het groepsrisico niet toeneemt.

Overig

Naast de bovengenoemde bestemming zijn de gebruikelijke algemene bestemmingen voor Groen, Water, Verkeer en Verkeer-railverkeer opgenomen.

Bij iedere bestemming zijn voorts ondermeer inrichtingsregels, bouwregels, mogelijkheden van ontheffingen opgenomen. De bouwregels en mogelijkheden van ontheffing voor de verschillende bestemmingen bevatten elementen die specifiek zijn gericht op het onderhavige gebied en een direct gevolg van het eerdergenoemde uitgangspunten voor dit bestemmingsplan.

6.4 Algemene regels

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

- Antidubbeltelregel;

Het artikel "Antidubbeltelregel" bevat bepalingen om te voorkomen dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft. Het opnemen van dit artikel is verplicht voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

- Algemene bouwregels;

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels geregeld die voor alle bestemmingen kunnen gelden. Bijvoorbeeld extra bouwmogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen zoals balkons, galerijen en kelders.

- Algemene gebruiksregels;

Deze gebruiksregels geven aan wat in het plan in ieder geval onder verboden gebruik wordt verstaan. Aandacht wordt gevraagd voor de algemene gebruiksregels waarin ondermeer een regeling voor de beroepsuitoefening aan huis (inclusief de vrije beroepen) is opgenomen. Doel van deze regeling is de bescherming van de woon- en leefsituatie ter plaatse. Naast een maximum percentage en oppervlakte en het feit dat de beroepsuitoefenaar ter plaatse dient te wonen, is bepaald dat activiteiten, die op voorhand geen overlast voor de woonomgeving veroorzaken, zonder meer zijn toegestaan. Indien de kans op overlast wel aanwezig is, dient een afwijking te worden aangevraagd, zodat van geval tot geval een afweging kan worden gemaakt.

- Algemene afwijkingsregels;

In dit artikel is in aanvulling op de mogelijkheden van afwijken uit de bestemmingen nog een aantal algemene mogelijkheden om af te wijken opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.

6.5 Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde

voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. In de slotbepaling is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan aangehaald worden.

HOOFDSTUK 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Maatschappelijk

Het bestemmingsplan was onderwerp van inspraak in de periode van 4 november 2010 tot 16 december 2010. Van de mogelijkheid om in te spreken is door dhr. ir. G.A. Bolander, namens het Leerparkcomité gebruik gemaakt. Als gevolg daarvan is het bestemmingsplan op onderdelen aangepast. In de bijlagen is de Nota n.a.v. de inspraakreacties en het 3.1.1. Bro-overleg opgenomen.

7.2 Financieel

De bouw en aanleg van het Leerpark, omgrensd door de Waterinklaan, de Jan Ligthartlaan, de achterzijde percelen Dubbeldamseweg, de N3, de noordzijde van het terrein van het gemaal, de noordzijde van het terrein van het Schippersinternaat en de spoorlijn Dordrecht-Lage Zwaluwe, is in 2004 aanbesteed aan een marktpartij. De aanbesteding omvat:

- het opstellen van een stedenbouwkundig ontwerp;
- het ontwerp en de bouw van de scholen;
- de aankoop gronden ten behoeve van bedrijven, kantoren (waaronder leerbedrijven) en woningen;
- het ontwerp en de aanleg van openbare ruimte.

De kosten van de Leerparkontwikkeling, welke voor rekening van de gemeente komen bedragen ca. € 97,2 miljoen. Deze kosten worden als volgt gedekt:

Datum Raadsbesluit	Omschrijving / fase	Reservering
	Bijdrage Onderwijs (MO)	5.278.000
12-12-2000 en 8-11-2005	Toekenning bijdrage uit Manden Maken (besluit Drechtsteden oktober 2007)	1.790.000
	Bijdrage Leerpark scholen	1.982.000
	Provinciale subsidies	981.000
18-9-2013	Reservering SI SV01 Leerpark	40.894.924
	GreX Leerpark	46.246.944
	Totaal	97.172.868

HOOFDSTUK 8 Resultaten overleg

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

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

Van de volgende instanties zijn opmerkingen ontvangen:

- Provincie Zuid Holland
- Waterschap Hollandse Delta
- Kamer van Koophandel Rotterdam
- Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid

Van de overige instanties is geen reactie ontvangen. Op de overlegreacties wordt nader ingegaan in de als bijlage bij deze toelichting toegevoegde "Nota naar aanleiding van de overlegreacties ex art. 3.1.1 Bro en inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan 2e Herziening Leerpark" uit mei 2013.

