

Toelichting uitwerkingsplan 'Rogamlocatie'

gemeente Dordrecht
fase: vastgesteld uitwerkingsplan
datum: 15 november 2016

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3 Vigerend bestemmingsplan	4
1.4 Leeswijzer	6
HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving	7
2.1 Bestaande situatie	7
2.2 Toekomstige situatie	8
HOOFDSTUK 3 Beleidskader	10
3.1 Rijksbeleid	10
3.1.1 <i>Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte</i>	10
3.1.2 <i>AMvB Ruimte</i>	10
3.1.3 <i>Ladder voor duurzame verstedelijking</i>	10
3.2 Provinciaal beleid	11
3.2.1 <i>Visie Ruimte en Mobiliteit</i>	11
3.2.2 <i>Verordening Ruimte</i>	12
3.2.3 <i>Ladder voor duurzame verstedelijking</i>	12
3.3 Gemeentelijk beleid	12
3.3.1 <i>Structuurvisie Dordrecht 2040</i>	12
3.3.2 <i>Bestemmingsplan Zeehavens</i>	13
3.3.3 <i>Toetsing aan bestemmingsplan</i>	13
HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten	14
4.1 Archeologie en cultuurhistorie	14
4.1.1 <i>Regelgeving en beleid</i>	14
4.1.2 <i>Onderzoek</i>	15
4.1.3 <i>Conclusie</i>	15
4.2 Bedrijven en milieuzonering	16
4.2.1 <i>Regelgeving en beleid</i>	16
4.2.2 <i>Onderzoek</i>	16
4.2.3 <i>Conclusie</i>	16
4.3 Bodemkwaliteit	16
4.3.1 <i>Regelgeving en beleid</i>	16
4.3.2 <i>Onderzoek</i>	16
4.3.3 <i>Conclusie</i>	18
4.4 Duurzaamheid	18
4.4.1 <i>Regelgeving en beleid</i>	18
4.4.2 <i>Onderzoek</i>	19
4.4.3 <i>Conclusie</i>	19
4.5 Externe veiligheid	19
4.5.1 <i>Regelgeving en beleid</i>	19
4.5.2 <i>Onderzoek</i>	20
4.5.3 <i>Conclusie</i>	20
4.6 Natuur	20
4.6.1 <i>Regelgeving en beleid</i>	20
4.6.2 <i>Onderzoek</i>	22
4.6.3 <i>Conclusie</i>	23
4.7 Geluid	23
4.7.1 <i>Regelgeving en beleid</i>	23
4.7.2 <i>Onderzoek</i>	24
4.7.3 <i>Conclusie</i>	24
4.8 Groen	24
4.8.1 <i>Regelgeving en beleid</i>	24
4.8.2 <i>Onderzoek</i>	24

4.8.3 Conclusie	24
4.9 Luchtkwaliteit	24
4.9.1 Regelgeving en beleid	24
4.9.2 Onderzoek	25
4.9.3 Conclusie	25
4.10 Verkeer en vervoer	25
4.10.1 Regelgeving en beleid	25
4.10.2 Onderzoek	25
4.10.3 Conclusie	26
4.11 Water	26
4.11.1 Regelgeving en beleid	26
4.11.2 Onderzoek	27
4.11.3 Conclusie	27
HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving	28
5.1 Planmethodiek	28
5.2 Juridische aspecten	28
5.2.1 Regels	28
5.2.2 Verbeelding	29
HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid	30
HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	31
7.1 Inspraak	31
7.2 Overleg	31

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Op 25 juni 2013 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan 'Zeehavens' vastgesteld. Onderdeel van dit bestemmingsplan is het bedrijfengebied Louter Bloemen. Als gevolg van de verbreding van de Mijlweg en het opheffen van de woonfunctie aan de Eerste Tolstraat, ontstaat er op de hoek Mijlweg - Nijverheidsstraat een nieuwe situatie waarvan de concrete invulling op het moment van het opstellen van het bestemmingsplan nog niet bekend was.

Om die reden is voor dat plangedeelte een uit te werken bestemming opgenomen.

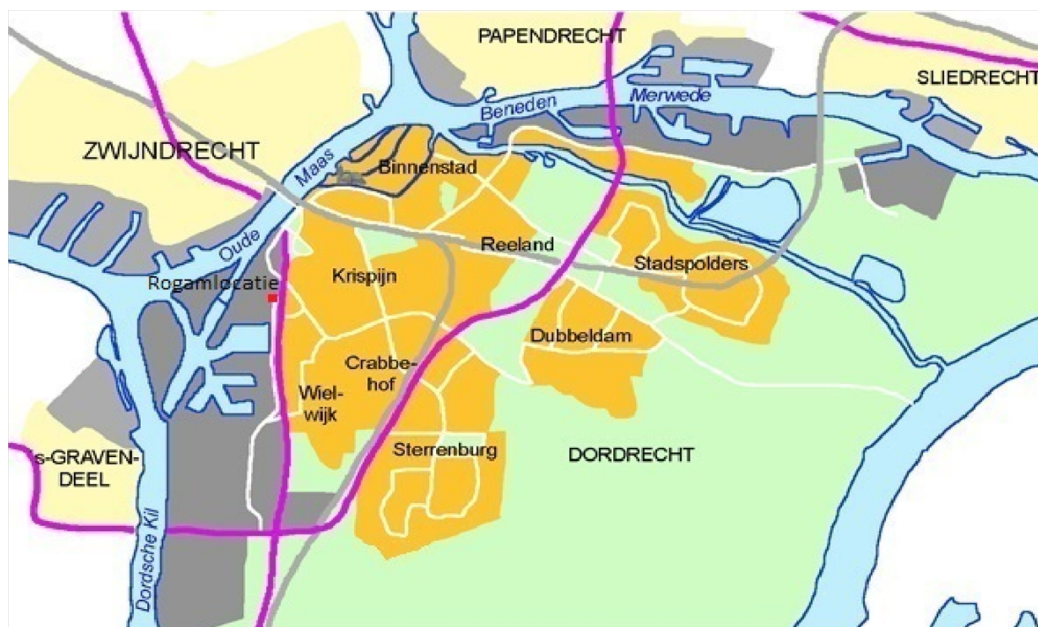
Voor een gedeelte van het terrein is inmiddels een bouwplan ontwikkeld. Omdat het voorgestelde plan voldoet aan de in het bestemmingsplan opgenomen uitwerkingsregels, is een uitwerkingsplan opgesteld.

Het uitwerkingsplan Rogamlocatie voorziet in een juridisch planologische regeling om bebouwing ter plaatse mogelijk te maken.

Het resterende gedeelte van de betreffende gronden kan aan de orde komen zodra daar sprake is van een goedgekeurde ontwikkeling.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt in het bedrijfengebied Louter Bloemen, op de hoek Mijlweg - Nijverheidsstraat.



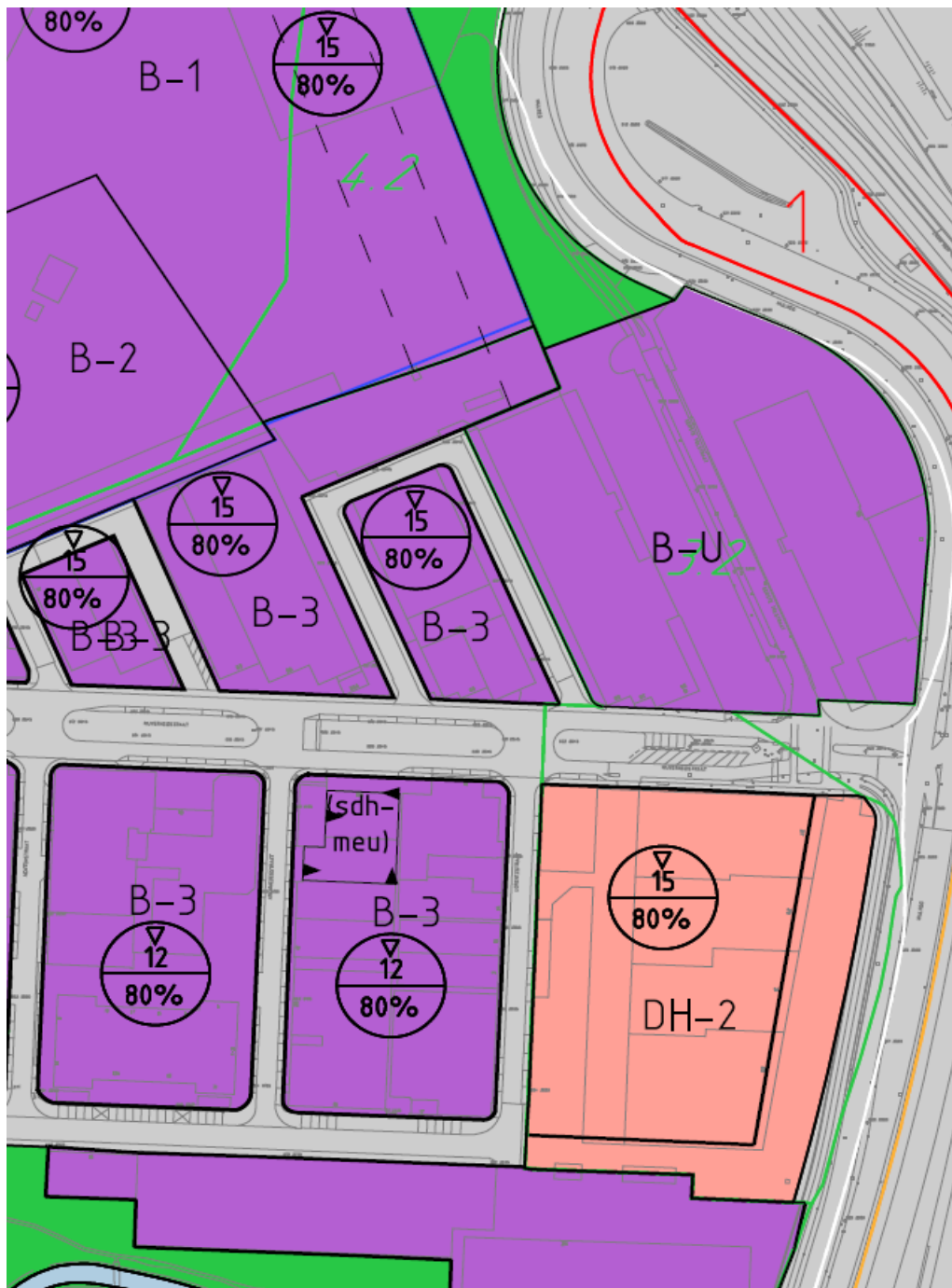
1.3 Vigerend bestemmingsplan

De uit te werken locatie ligt in het bestemmingsplan 'Zeehavens', vastgesteld op 25 juni 2013. In het kader van de verbreding van de Mijlweg is besloten de woonfunctie aan de Eerste Tolstraat, gelet op de ligging temidden van bedrijven en binnen de invloedssfeer van drukke verkeersroutes, te beëindigen. Deze woningen zijn inmiddels gesloopt.

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

juridisch worden verankerd in dit bestemmingsplan.

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



1.4 Leeswijzer

Dit uitwerkingsplan is opgezet binnen de kaders van het bestemmingsplan 'Zeehavens'. Het uitwerkingsplan voert de in het bestemmingsplan opgenomen uitwerkingsverplichting uit en maakt na vaststelling en inwerkingtreding deel uit van het bestemmingsplan 'Zeehavens'. Dit betekent dat het uitwerkingsplan alleen aandacht besteedt aan de aspecten die rechtstreeks met de uitwerking verband houden.

Hoofdstuk 1 bevat de inleiding, en informatie over het plangebied en het geldende bestemmingsplan. In hoofdstuk 2 wordt het uitwerkingsplan beschreven.

In hoofdstuk 3 komt het beleid van rijk, provincie en gemeente aan de orde.

Bij de beschrijving van de omgevingsaspecten in hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan de relevante kenmerken van de locatie zoals archeologie en cultuurhistorie, flora en fauna, water en milieu. Per onderdeel worden de regelgeving en het beleid benoemd. Vervolgens wordt het - indien nodig - uitgevoerde onderzoek beschreven en wordt een conclusie getrokken.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de juridische planbeschrijving. De hoofdstukken 6 en 7 gaan achtereenvolgens in op de economische- en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

Al vanaf 1957 is op deze locatie een garagebedrijf met showroom gevestigd. Door de recent uitgevoerde reconstructie van de Mijlweg is het bedrijf heel dicht op die weg komen te staan. Aan de andere zijde van het bedrijf is als gevolg van uitgevoerde reconstructie de woonbebouwing aan de Eerste Tolstraat gesloopt.

De bestaande bebouwing is gedateerd.



2.2 Toekomstige situatie

De Rogam-locatie, gelegen tussen Mijlweg, Nijverheidsstraat en Eerste Tolstraat, wordt herontwikkeld. De Mijlweg is enkele jaren geleden opnieuw aangelegd. De fietsroute is toen, door ruimtegebrek, nog niet op de juiste plek aangelegd. Fietzers maken nu gebruik van de Eerste Tolstraat. De kruising met de Nijverheidsstraat is voor fietsers daardoor niet ideaal. De Mijlweg is de noordelijke entree tot de Zeehaven en de rest van de Westelijke Dordtse Oever voor gemotoriseerd verkeer. Door de huidige gebouwen op de Rogam-locatie te slopen en de eigendomsgrenzen aan te passen, ontstaat ruimte om de Mijlweg ook betekenis te geven voor de fiets. Er zal een fietspad in twee richtingen worden aangelegd aan de westzijde van de Mijlweg. De Eerste Tolstraat zal worden opgeheven als openbare weg en als fietsroute. Dit houdt in dat de locatie onderdeel wordt van het bedrijventerrein Louter Bloemen. Langs het fietspad wordt een groenstrook aangelegd. De Mijlweg wordt breder en krijgt daardoor meer ruimtelijke kwaliteit.

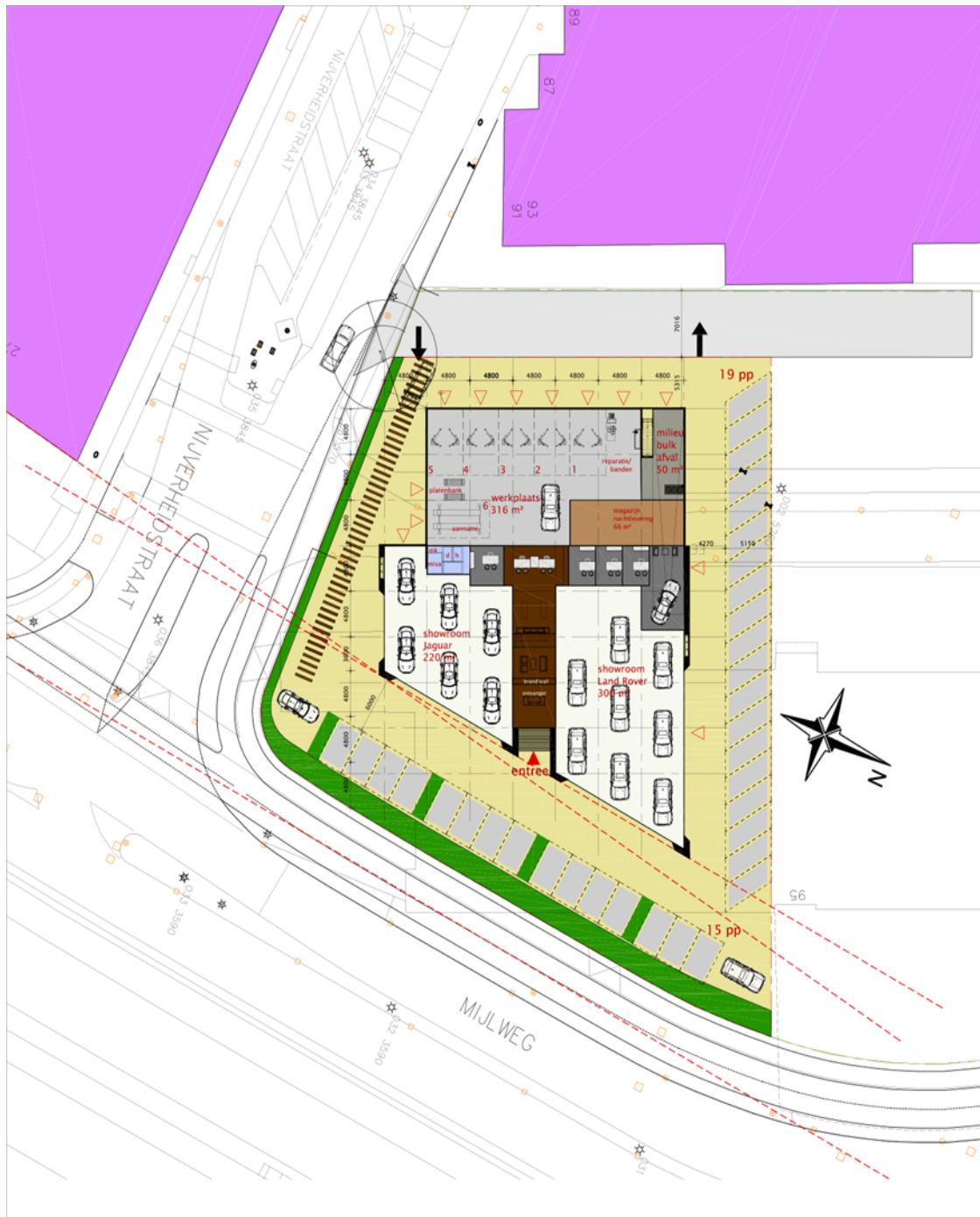
De locatie wordt gesplitst in 2 kavels. De noordelijke kavel komt op een later moment aan de orde.

Op het zuidelijke kavel wordt een automobielfabriek (Jaguar-Landover) gebouwd. De voorgevel van de nieuwe bebouwing ligt aan de Mijlweg en wordt gebouwd in het verlengde van de voorgevel van het pand dat ten zuiden van de Nijverheidsstraat aan de Mijlweg is gebouwd. De richting van de overige gevels is gebaseerd op de richting van de overige bedrijfsgebouwen ten noorden van de Nijverheidsstraat. Het gebouw is maximaal 10 m hoog. Ten behoeve van de ontsluiting van het noordelijke kavel wordt er een (mandelige) weg aangelegd aan de westzijde van de locatie.

Op het noordelijke kavel wordt een pand met een (half)ronde gevel aan de Mijlweg gerealiseerd. Dit gebouw wordt maximaal 15 m hoog. Beide gebouwen krijgen een hoogwaardige architectonische uitstraling die bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit van de Mijlweg als noordelijke entree tot de Zeehaven en de Westelijke Dordtse Oever.



aanzicht nieuwe garage en showroom vanaf A16



situering nieuwe garage en showroom

HOOFDSTUK 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

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

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

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

Het Rijk is verantwoordelijk voor het integrale beheer van het hoofdwatersysteem en, samen met de waterschappen, verantwoordelijk voor de bescherming van Nederland tegen overstromingen. Het is belangrijk dat bij ruimtelijke plannen, waaronder voor stedelijke (her)ontwikkeling, rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige eisen op korte en lange termijn. Naast preventie als primaire pijler bij de bescherming tegen overstromingen, is het waterveiligheidsbeleid ook gericht op het beperken van de gevolgen van een overstroming door keuzes in de ruimtelijke planning en het op orde krijgen en houden van de rampenbeheersing (meerlaagse veiligheid).

Het uitwerkingsplan past in het beleid zoals geformuleerd in de nationale structuurvisie.

3.1.2 AMvB Ruimte

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 (en daarmee ook uitwerkingsplannen) moeten voldoen aan deze algemene regels.

Het uitwerkingsplan raakt geen belangen die in de AMvB Ruimte zijn geregeld.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Per 1 oktober 2012 is in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Die ladder moet in bestemmingsplannen worden doorlopen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

De ladder kent drie treden die achter elkaar dienen te worden doorlopen;

Trede 1: is er een actuele regionale behoefte

Trede 2: is (een deel van) de regionale behoefte op te vangen in bestaand stedelijk gebied

Trede 3: zoek een locatie die multimodaal ontsloten is of kan worden

Voor de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking wordt verwezen naar paragraaf 3.2.3.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit

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

Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

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

Documenten VRM

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

4 thema's

In de VRM zijn 4 thema's te onderscheiden

1. Beter benutten en opwaarderen

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

Door deze visies stemmen de gemeenten het aanbod met elkaar af op de reële behoefte naar woningen en kantoren. Op deze wijze wil de provincie het overschot aan kantoren terugdringen en het tekort aan woningen voor bepaalde segmenten kleiner maken.

2. Versterken stedelijk gebied (agglomeratiekracht)

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

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

3. Versterken ruimtelijke kwaliteit

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

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

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

In de VRM zet de provincie in op de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving. Door ruimtelijke reserveringen te maken voor de benodigde netwerken en via haar vergunningen- en concessiebeleid, draagt de provincie hieraan bij.

Blikvanger is het warmtenet. Restwarmte uit de Rotterdamse mainport kan in de toekomst via een ondergronds leidingstelsel worden getransporteerd naar de greenport Westland-Oostland, waar er

kassen mee worden verwarmd, en naar steden om te voorzien in de warmtebehoefte van bewoners en bedrijven.

Programma ruimte

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

Programma mobiliteit

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

Juridisch instrumentarium

Het juridisch instrumentarium vloeit voort uit de Wet ruimtelijke ordening en staat in de Verordening ruimte 2014. Het gaat daarbij om de verordening, het provinciaal inpassingsplan en de (proactieve en reactieve) aanwijzing. De provincie kan deze instrumenten inzetten als er sprake is van provinciaal belang. De provincie beschouwt in ieder geval van provinciaal belang de in de visie opgenomen doelen en de uitwerking daarvan in het programma ruimte en mobiliteit. In de verordening staan de regels die de provincie stelt aan ruimtelijke ontwikkelingen.

3.2.2 Verordening Ruimte

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

Om het stedelijk netwerk te versterken kiest de provincie het uitgangspunt om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden en versterkt. Om dit te bereiken zijn het stedelijk netwerk en alle daarbuiten gelegen kernen in Zuid-Holland voorzien van bebouwingscontouren. Deze geven de grens van de bebouwingsmogelijkheden voor wonen en werken weer. Verstedelijking buiten deze bebouwingscontouren is in principe niet toegestaan.

Het plangebied valt in het bestaand stads- en dorpsgebied.

3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Sinds 1957 is ter plaatse sprake van een garagebedrijf. Ook in de nieuwe situatie is dit het geval. De bestaande bebouwing wordt afgebroken en er komt een nieuw gebouw, dat voldoet aan de eisen van deze tijd en past op deze locatie, voor terug.

Gelet hierop is verder onderzoek achterwege gelaten.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Dordrecht 2040

In de op 17 december 2013 door de raad vastgestelde Structuurvisie Dordrecht 2040 is dit bedrijventerrein opgenomen binnen het leefmilieu 'bedrijfsterreinen'.

De bedrijfsterreinen maken onderdeel van het clusteringszoneringsmodel dat de kapitaalintensieve bedrijvigheid op de bedrijventerreinen beschermt. De maximale milieucategorie is in principe 4, maar kan door omgevingsfactoren lager uitpakken. Met de aanleg van Dordtse Kil IV wordt ruimte geboden voor groei in nieuwe en bestaande sectoren. Er is ruimte voor grote kavels en spelers, met een zichtbaarheid en representativiteit naar de snelweg. De nadruk ligt op schone sectoren als smart logistics en dienstverlening. Met de herstructurering van Louter Bloemen en upgradering van Dordtse Kil I, II en Amstelwijck west wordt de kwaliteit op peil gehouden.

Het gebruik is primair gericht op bedrijven, maar beperkte menging met detailhandel is mogelijk. Dit kan alleen plaatsvinden wanneer sprake is van extreem ruimtebeslag, zoals bouwmarkten, tuincentra, of een thematische clustering, zoals bij de meubelboulevard of de autodealers aan

de Mijlweg. Detailhandel dient zich te beperken tot de beter bereikbare plekken en moet niet concurreren met andere centra of de binnenstad. Uitgangspunt is een goede bereikbaarheid per auto vanaf de A16 of de N3.

3.3.2 Bestemmingsplan Zeehavens

De uit te werken locatie ligt in het bestemmingsplan 'Zeehavens', vastgesteld op 25 juni 2013. In het kader van de verbreding van de Mijlweg is besloten de woonfunctie aan de Eerste Tolstraat, gelet op de ligging temidden van bedrijven en binnen de invloedssfeer van drukke verkeersroutes, te beëindigen. Deze woningen zijn inmiddels gesloopt.

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

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

3.3.3 Toetsing aan bestemmingsplan

De gronden op de hoek Mijlweg - Nijverheidsstraat kennen de uit te werken bestemming 'Bedrijf'. In het bestemmingsplan zijn de volgende uitwerkingsregels opgenomen:

De voor 'Bedrijf - uit te werken' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. bedrijven;
- b. detailhandel in auto's, motoren, boten, caravans en landbouwwerktuigen;
- c. verkeersvoorzieningen, zoals wegen, parkeervoorzieningen, voet- en fietspaden, bushaltes en
- d. reclamevoorzieningen;
- e. bij de bestemming behorende voorzieningen, zoals verhardingen, groen, water en
- f. nutsvoorzieningen.

Burgemeester en wethouders werken de in lid 14.1 bedoelde bestemming uit met inachtneming van de aanduidingen op de verbeelding en de in dit artikel beschreven regels:

- a. bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan met inachtneming van het bepaalde in artikel 20.1;
- b. risicovolle inrichtingen zijn niet toegestaan;
- c. zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan;
- d. bedrijfswoningen zijn niet toegestaan;
- e. de bouwhoogte van gebouwen bedraagt ten hoogste 15 m;
- f. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde bedraagt ten hoogste 20 m.

In dit uitwerkingsplan wordt uitgegaan van de vestiging van een garagebedrijf met showroom.

Deze functie valt onder de omschrijving 'detailhandel in auto's, motoren, boten, caravans en landbouwwerktuigen'. De maximale bouwhoogte van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde voldoet aan de uitwerkingsregels. Er is geen sprake van een risicovolle inrichting, niet van een kantoor en evenmin worden bedrijfswoningen toegestaan.

De conclusie kan worden getrokken dat het uitwerkingsplan voldoet aan de in het 'bestemmingsplan Zeehavens' opgenomen uitwerkingsregels.

HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten

4.1 Archeologie en cultuurhistorie

4.1.1 Regelgeving en beleid

Wet op de archeologische monumentenzorg

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

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

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

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

Besluit ruimtelijke ordening

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

Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland

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

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

- de kenmerkenkaart, waarop de kenmerkende nederzittingspatronen, 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 orderingsprocessen meegewogen te worden. In de praktijk gebeurde dit in Dordrecht al sinds 1995.

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

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

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

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

Voor aanvang van grondwerkzaamheden dient dan ook onderzocht te worden of en waar 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.

Beschermde monumenten

In het gebied van het uitwerkingsplan bevinden zich geen beschermde monumenten.

4.1.2 Onderzoek

Archeologie

Voor het plangebied Mijlweg-Rogamlocatie en directe omgeving geldt de waarde archeologie 3. Hieraan gekoppeld zit een vrijstelling van de archeologische onderzoeksplicht voor bodemingrepen tot maximaal 1 m -beneden maaiveld. De funderingspaalzetting mag maximaal 5% van het daadwerkelijk te bebouwen oppervlak beslaan. Alleen bij diepere bodemingrepen en/of een zwaardere paalzetting is een voorafgaand archeologisch onderzoek verplicht. In het plangebied zelf en binnen een straal van 700 meter zijn tot nu toe geen archeologische onderzoeken uitgevoerd.

Cultuurhistorie

In het plangebied loopt aan de westzijde nog een deel van de Eerste Tolstraat. Deze straat dankt zijn naam aan de kruising van de Rijksweg (circa 1820) met de Zuidendijk (1617). Bij deze kruising stond het eerste tolhuis voor het innen van tol voor het onderhoud van de Rijksweg. De tweede tol op het Eiland van Dordrecht stond bij de kruising van de Rijksweg met de Wieldrechtse Zeedijk. Bij beide tollent ontstonden twee kleine buurtschappen: Eerste Tol en Tweede Tol.

De Rijksweg wordt voor het noordelijke traject Mijlweg genoemd, verwijzend naar het vroegere ambacht De Mijl dat in dit gebied lag.

Door de aanleg van de Laan der VN en de A16 met de Drechtunnel is van het buurtschap Eerste Tol rond de kruising Zuidendijk-Glazenstraat-Rijksweg/Mijlweg geen bebouwing meer aanwezig, ook de laatst overgebleven huizenrij aan de Eerste Tolstraat is verdwenen. De Eerste Tolstraat is het laatste dat nog aan het buurtschap Eerste Tol herinnert.

4.1.3 Conclusie

Rekening houdend met het gestelde zoals beschreven in 'onderzoek' doen er zich geen bijzonderheden voor op het gebied van archeologie en cultuurhistorie.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

4.2.1 Regelgeving en beleid

Bij het opstellen van een bestemmingsplan (en daarmee ook een uitwerkingsplan) met daarin woningen en bedrijven, dan wel die functies in de directe omgeving, dient rekening te worden gehouden met eventuele milieuhinder. Uitgangspunt daarbij is dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke functies wordt milieuzonering toegepast. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de VNG-publicatie *Bedrijven en Milieuzonering* (editie 2009). Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

4.2.2 Onderzoek

In het uitwerkingsplan wordt een bestemming opgenomen die uitoefening van bedrijfsactiviteiten toelaat. Aangezien er in de directe omgeving geen woningen zijn, is van verder onderzoek afgezien.

4.2.3 Conclusie

Het uitwerkingsplan laat geen activiteiten toe waarvoor een andere milieuzonering toegepast zou moeten worden dan opgenomen in het geldende bestemmingsplan.

4.3 Bodemkwaliteit

4.3.1 Regelgeving en beleid

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

Bodemkwaliteitskaart Dordrecht

Op basis van alle bij de gemeente Dordrecht geregistreerde bodemonderzoeken is in 2002 de Bodemkwaliteitskaart Dordrecht opgesteld. Deze is in 2007 geactualiseerd. Op deze kaart staat weergegeven wat de algemene bodemkwaliteit van de grond van een bepaalde zone in Dordrecht is. Hierbij wordt geen rekening gehouden met verontreinigingen veroorzaakt door lokale bronnen zoals bijvoorbeeld tankstations, wasserettes en andere verontreinigende activiteiten.

Voor grond waarin bodemverontreinigingen voorkomen gelden beperkingen bij hergebruik en afvoer van grond. Deze beperkingen verschillen per locatie en worden bepaald aan de hand van de eisen welke gesteld worden in de Wet Bodembescherming, het Bouwstoffenbesluit en het Gemeentelijk Grondstromenbeleid.

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

4.3.2 Onderzoek

In opdracht van Ingenieursbureau Drechtsteden (namens gemeente Dordrecht) is door Dordrecht Research B.V. een nader onderzoek en een risico-evaluatie uitgevoerd op de locatie Nijverheidstraat 95 te Dordrecht (rapport Onderzoeknr. 110227/II, 03 mei 2012). De doelstelling van het onderzoek was in eerste instantie het bepalen van ernst en omvang van de aangetoonde verontreiniging met het oog op de voorgenomen transactie (aankoop locatie door de gemeente Dordrecht). De aankoop was nodig in verband met de verbreding van de Mijlweg en

mede door het slopen van de woningen aan de Eerste Tolstraat, een herverkaveling van de hoek Mijlweg/Nijverheidsstraat.

Het onderzoek heeft betrekking op een groter gebied dan het nu in het uitwerkingsplan opgenomen gebied.

Het onderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van de in een eerder onderzoek vastgestelde verontreiniging met zink en minerale olie ter plaatse van een viertal vermeende separate spots. Tijdens de vervolgfases van het onderzoek is de showroom, waaronder een deel van de verontreiniging met minerale olie zich bevindt, gesloopt. Vanaf dat moment is in het nader onderzoek tevens gekeken naar mogelijke belemmeringen die de aangetoonde verontreiniging kan vormen bij de voorgenomen herinrichting van de Mijlweg en Nijverheidsstraat.

In de voorgaande verkennende bodemonderzoeken is reeds vastgesteld dat, met uitzondering van bovengenoemde verontreinigde boringen, de bodem in het algemeen gemiddeld ten hoogste slechts licht verontreinigd is met zink en zeer licht verontreinigd is met enkele overige zware metalen en minerale olie.

Het grondwater is, buiten de verontreiniging met minerale olie, niet verontreinigd met overige parameters.

Ten aanzien van de eerder vastgestelde verontreinigingen met minerale olie of zink dient te worden vastgesteld of sprake is van gevallen van ernstige bodemverontreiniging als bedoeld in de Wbb.

Op basis van het voorgaande en onderhavig onderzoek is het volgende vastgesteld:

- In een bodemvolume van ca. 250 m³ is de grond tussen ca. 1,5 en 2,0 m.-mv. sterk verontreinigd met minerale olie. Vastgesteld is dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging zoals bedoeld in de Wbb (Wet bodembescherming).
- Het totale volume met matig en sterk met minerale olie verontreinigde grond bedraagt ca. 1100 m³. Deze matig tot sterk verontreinigde grond wordt aangetroffen tussen 1,5 en 2,5 m.-mv.
- De sterk met minerale olie verontreinigde grond is tevens licht verontreinigd met zink en niet verontreinigd met overige geanalyseerde parameters.
- In een bodemvolume van ca. 325 m³ is het grondwater sterk verontreinigd met minerale olie. Dit sterk met minerale olie verontreinigde grondwater is tevens licht verontreinigd met xylenen en plaatselijk tevens licht verontreinigd met benzeen en naftaleen. Vastgesteld is dat ten aanzien van het grondwater eveneens sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging zoals bedoeld in de Wbb.
- Het sterk met minerale olie verontreinigde grondwater is vermoedelijk licht verontreinigd met barium en niet verontreinigd met overige geanalyseerde parameters (NEN-pakket; zie peilbuis 04 verkennend bodemonderzoek).
- De contour van het sterk en matig met minerale olie verontreinigd grondwater (ca. 375 m²), bevindt zich grotendeels binnen de contour van de grondverontreiniging. Uitsluitend ter plaatse van peilbuis 406 treedt de grondwaterverontreiniging buiten de sterke verontreinigingscontour van de grond. Deze vermoedelijke verspreiding van de verontreiniging is in overeenstemming met de vastgestelde grondwaterstromingsrichting.
- Ter plaatse van een in het verleden gesaneerde olie-waterscheider bevindt zich een geringe restverontreiniging met minerale olie in grond (evaluatierapport bodemsanering, Gebr. Reehorst april 2002; aangenomen volume restverontreiniging: ca. 5 m³). Het grondwater ter plaatse is niet verontreinigd (herbemonstering peilbuis 18 tijdens onderhavig onderzoek).
- De sterke verontreiniging met zink in de grond ter plaatse van boring 06(1,0-1,5) is in de omliggende karterboringen niet aangetroffen. Aangetoond is dat het vermoedelijk een spot betreft van zeer geringe omvang, gekenmerkt door een bijmenging met een onbekend korrelachtig materiaal. Dit materiaal is in de omliggende karterboringen niet aangetroffen. Ten aanzien van deze sterke verontreiniging met zink is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Het grondwater ter plaatse is niet verontreinigd met zink.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat ten aanzien van minerale olie zowel qua grond als qua grondwater sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging zoals bedoeld in de Wet bodembescherming (Wbb).

Voor ernstige gevallen van bodemverontreiniging geldt in principe een saneringsplicht.

Op basis van het uitgevoerde historisch bodemonderzoek is vastgesteld dat de verontreiniging vermoedelijk voor ten minste het grootste gedeelte ontstaan is tussen oprichting van de garage in 1958 en 1987. Van (oud)werknemers is vernomen dat zich in het verleden diverse smeerkuilen/smeerputten in de garage bevonden. Tijdens de uitvoering van het veldwerk is centraal in de voormalige Toyotagarage gestuit op een ondergrondse goot, waarin zich olie bevindt. Op een inrichtingstekening uit 1989 van het bedrijf worden de in het verleden aanwezige schrobgoten of smeerputten niet meer weergegeven. Aangenomen wordt dat deze bij een

reconstructie van de garage ten behoeve van de opsplitsing van het bedrijf rond 1987 verwijderd zijn. Uit de geraadpleegde voormalige Hinderwet of Wet Milieubeheerdossiers blijkt geen sprake van calamiteiten die verontreiniging veroorzaakt zouden kunnen hebben.

Op basis van bovenstaande gegevens wordt het aannemelijk geacht dat geen sprake is van een nieuw geval van bodemverontreiniging ontstaan na 1987, waarvoor uitvoering van een sanering urgent wordt geacht.

Op basis van de uitgevoerde risico-evaluatie is vastgesteld dat ten aanzien van uitvoering van deze sanering(en) geen sprake is van spoedeisendheid. Dit geldt zowel voor het gedeelte van de verontreiniging buiten de bebouwing als ter plaatse van het bebouwde terreingedeelte.

AANBEVELINGEN

Een groot gedeelte van de verontreiniging bevindt zich onder het thans nog in gebruik zijnde pand. Er is aanbevolen ten minste het grootste gedeelte van de verontreiniging te saneren na de sloop van het pand. De sanering in het kader van de reconstructie van de Mijlweg is reeds uitgevoerd. Voorafgaand aan de uitvoering van een sanering ter plaatse van het nog bestaande pand dient een saneringsplan ter goedkeuring worden overlegd aan het Wbb-bevoegd gezag.

4.3.3 Conclusie

Op grond van het onderzoek kan worden gesteld dat de bodemkwaliteit na sanering aanvaardbaar wordt geacht en geen belemmering vormt voor de geplande bouw van de showroom en garage.

4.4 Duurzaamheid

4.4.1 Regelgeving en beleid

Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4)

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

De verschillende transities zijn ondergebracht in drie clusters:

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

Het NMP 4 beoogt het permanente proces van verbetering te versterken door integrale oplossingen in ontwikkelen voor hier en nu, voor elders en later. De kwaliteit van de leefomgeving wordt bepaald door het aanbod van woningen, werkgelegenheid, winkels en andere voorzieningen in de omgeving of door de aanwezigheid van groen, natuur, ruimte en afwisseling van karakteristieke gebieden. Ook blijkt de waardering van het stedelijk gebied steeds meer gekoppeld te worden aan de waardering van het

landelijk gebied en omgekeerd. Het milieubeleid draagt echter ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Milieu en ruimtelijke ordening raken steeds meer verweven. Milieubeleid en ruimtelijk beleid moeten elkaar dan ook versterken.

Het uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid voor het definiëren en realiseren van milieukwaliteit en de uitvoering van het beleid op het meest passende bestuursniveau komt te liggen.

Maatschappelijk Duurzaam Ontwerpen

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

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

4.4.2 Onderzoek

Bij het opstellen van de aanvraag om omgevingsvergunning zal moeten worden aangetoond dat kan worden voldaan aan de regels op het gebied van duurzaamheid.

4.4.3 Conclusie

Het aspect duurzaamheid krijgt via de toetsing van de aanvraag om omgevingsvergunning nadere aandacht.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Regelgeving en beleid

Besluit externe veiligheid inrichtingen

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

Besluit externe veiligheid buisleidingen

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

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

In het per 1 april 2015 in werking getreden Basisnet 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.

Provinciaal beleid: CHAMP

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

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

Gemeentelijk beleid: Toetsingskader Externe Veiligheid

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

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

Binnen de EV worden twee normstellingen gehanteerd:

- Het Plaatsgebonden Risico (PR) richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor individuele burgers.
- Het Groepsrisico (GR) stelt beperkingen aan de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats. Bij plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een transportroute overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op deze transportroute, er van uitgaande dat die persoon onbeschermd en permanent op deze plaats aanwezig is. Anders gezegd, het plaatsgebonden risico is een rekenkundig begrip. Het plaatsgebonden

risico kan worden weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zogenoemd: risicocontour). Dergelijke contouren zijn van belang bij de beoordeling of een risicovolle activiteit of een risicogevoelige bestemming op een bepaalde plaats kan worden toegelaten. Voor plaatsgebonden risico is door de rijksoverheid voor nieuwe situaties een grenswaarde vastgesteld van 10-6/jaar.

Groepsrisico

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval op de transportroute waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergegeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare. Hoe meer personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico kan worden weer gegeven 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. De uitkomsten van deze studies zijn beoordeeld aan de hand van het provinciale en gemeentelijke Beleid.

Ter bepaling van de 10-6 contour van het plaatsgebonden risico en de hoogte van het groepsrisico zijn in het kader van het basisnet spoor en weg risicostudies uitgevoerd. Voor de aardgastransportleiding is een separaat onderzoek uitgevoerd. De uitkomsten van deze studies zijn beoordeeld aan de hand van het provinciale en gemeentelijke beleid.

4.5.2 Onderzoek

Kabels en leidingen

In het gebied van het uitwerkingsplan (of directe omgeving) liggen geen kabels en leidingen die in het kader van het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen voor regeling in het uitwerkingsplan in aanmerking komen.

Vervoer

Gevaarlijke stoffen kunnen worden vervoerd over de weg, het spoor, het water of door buisleidingen. Wanneer een bestemming is voorzien binnen het invloedsgebied van een transportas dient de toename van het Groepsrisico Externe Veiligheid te worden berekend. Het gebied van het uitwerkingsplan ligt direct naast de A16, maar doordat gevaarlijke stoffen niet door de Drechtunnel mogen, is er op dit gedeelte van de A16 geen sprake van een toename van het groepsrisico.

Bedrijven

In de directe omgeving van het uitwerkingsplan bevinden zich geen risicovolle inrichtingen waarmee rekening moet worden gehouden.

4.5.3 Conclusie

Bij dit uitwerkingsplan speelt externe veiligheid geen rol en vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.6 Natuur

4.6.1 Regelgeving en beleid

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet waarborgt de bescherming van veel in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld mogen worden (algemene verbodsbepalingen artikel 8 t/m 12). Verder is het niet toegestaan om hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren. De Flora- en faunawet heeft dan ook belangrijke consequenties voor ruimtelijke ingrepen. Naast de wettelijke verbodsbepalingen is er altijd sprake van een algemene zorgplicht (artikel 2). Iedereen dient voldoende zorg in acht te nemen voor dieren, planten en hun leefomgeving. Dit houdt onder andere in dat handelingen worden nagelaten die negatieve gevolgen hebben voor soorten of dat maatregelen worden genomen om negatieve gevolgen te voorkomen.

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

Natuurbeschermingswet 1998/Natura 2000-gebied

De Natuurbeschermingswet ziet toe op de bescherming van specifiek aangewezen gebieden ten behoeve van specifieke instandhoudingsdoelen die worden vastgelegd in de aanwijzingsbesluiten van deze "Natura-2000" gebieden. De instandhoudingsdoelstellingen zijn verder uitgewerkt in o.a. het Natura 2000 doelendocument (Ministerie van LNV 2007) en ontwerpaanwijzingsbesluiten. Krachtens Artikel 10a tweede lid Nb-wet dienen de instandhoudingsdoelstellingen te worden gewaarborgd van de leefgebieden van soorten en habitats die genoemd zijn in het aanwijzingsbesluit. Het gaat daarbij om het behoud van leefgebied voor soorten en habitats die op Europese schaal bedreigd zijn.

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

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

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

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

De vergunningen worden verleend door de provincies (GS) of door de minister van LNV. Zij mogen slechts vergunning verlenen dan wel goedkeuring verlenen aan een plan als zij zich hebben verzekerd dat het project afzonderlijk of in combinatie met andere projecten of handelingen geen significante effecten heeft op de natuurlijke kenmerken van het gebied. In alle gevallen waarin significante effecten zouden kunnen optreden moet de initiatiefnemer vooraf een passende beoordeling van de gevolgen opstellen, die door GS in haar besluitvorming moet worden betrokken. Deze regels zijn ook van toepassing indien de ingreep niet direct in het Natura-2000 gebied plaatsvindt, maar wel een effect daarop kan hebben.

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

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

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

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

Indien om zwaarwegende redenen aantasting van natuur- en landschapswaarden onontkoombaar is en alternatieve oplossingen ter plaatse niet voorhanden zijn, dient compensatie plaats te vinden. Compensatie dient plaats te vinden in de gebieden benoemd in de regeling met betrekking tot het provinciaal compensatiebeginsel.

De provinciale EHS wordt gevormd door bestaande en geplande natuurgebieden, waardevolle weidevogelgebieden en groene verbindingen. Het onderhavige plangebied maakt geen deel uit van de provinciale EHS.

Beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur 2008-2013

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

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

4.6.2 Onderzoek

Uit een quickscan uitgevoerd door Adviesbureau Mertens te Wageningen (rapport d.d. april 2016) blijkt het volgende.

Flora

Het plangebied is nagenoeg geheel verhard (bebouwing en bestrating, uitgezonderd enig gras). Het voorkomen van beschermde planten wordt derhalve uitgesloten. De aanwezige muren zijn te droog voor muurplanten of ongeschikt. Gedurende het verkennend veldonderzoek zijn geen beschermde plantensoorten of resten van beschermde plantensoorten vastgesteld. Op grond hiervan wordt het voorkomen van beschermde plantensoorten uitgesloten.

Vleermuizen

Het voorkomen van verblijfplaatsen van vleermuizen kan worden uitgesloten. In de bebouwing zijn geen gaten of openingen vastgesteld die in potentie geschikt zijn als kolonie- en/of paarplaats van gebouwbewonende vleermuizen zoals de gewone dwergvleermuis of laatvlieger. Het ontbreekt verder aan bomen waarin vleermuizen zich kunnen ophouden.

Voor overwinteringsplaatsen is de bebouwing niet geschikt omdat de gebouwen te droog zijn en te veel aan temperatuurveranderingen onderhevig zijn. Geschikte invliegopeningen ontbreken tevens waardoor de toegang ontbreekt.

Gelet op het feit dat er in potentie geen verblijfplaatsen van vleermuizen kunnen zijn in de bebouwing zijn de daaraan gekoppelde vliegroutes eveneens uit te sluiten. De bebouwing is ook niet rechtlijnig in relatie tot overige bebouwing waardoor het niet aannemelijk is dat deze

functioneert als vliegroute. De bebouwing wordt daarnaast vervangen waardoor oriëntatiemogelijkheden blijven bestaan. Effecten op vliegroutes worden derhalve uitgesloten. Het voorkomen van migratieroutes wordt uitgesloten omdat grootschalige landschapselementen zoals dijken en rivieren niet aansluiten op het plangebied van Nijverheidsstraat 95 te Dordrecht. Met de realisatie van de plannen zal het gebied van vorm veranderen. Mogelijk foerageert er sporadisch gewone dwergvleermuis als gevolg van de verhardingen. Het plangebied is nu niet van waarde als essentieel foerageergebied en in de toekomst zal deze functie niet doen verminderen. Effecten op de foerageermogelijkheden van vleermuizen worden derhalve uitgesloten.

Overige zoogdieren

Het is mogelijk dat ter plaatse van het plangebied de huismuis leeft. Deze soort is niet beschermd. Gelet op de verharding van het plangebied, wordt het voorkomen van matig of zwaar beschermde zoogdieren uitgesloten. Mogelijk bevindt zich plaatselijk wel huisspitsmuis. Voor deze algemene soort bestaat een algemene vrijstelling van de Flora- en faunawet.

Broedvogels

Gedurende het verkennend veldonderzoek op maandag 11 maart 2016 zijn geen geschikte (potentiële) nestlocaties in de bebouwing aangetroffen die eventueel van waarde zouden kunnen zijn voor (gebouwbewonende) vogels. Het ontbreekt namelijk aan gaten in de bebouwing. Huismus is ook niet vastgesteld gedurende het verkennend veldonderzoek. Op grond hiervan wordt het voorkomen van vogels uitgesloten.

Amfibieën

Als gevolg van de verharding en het ontbreken van oppervlaktewater ter plaatse van en in de directe omgeving van de het plangebied wordt het voorkomen van amfibieën uitgesloten.

Vissen

Door het ontbreken van oppervlaktewater in en rond het plangebied van Nijverheidsstraat 95 te Dordrecht, wordt het voorkomen van vissen uitgesloten.

Reptielen

Gezien de huidige inrichting ten opzichte van de verspreiding van reptielen (zie Ravon.nl), de ligging en de aanwezige ecotopen (verhardingen) kan de aanwezigheid van reptielen worden uitgesloten.

Overige

Gezien de huidige aanwezige ecotopen kan de aanwezigheid van beschermde geleedpotigen en mollusken (o.a. brede geelgerande waterroofkever en zeggekorfslak) worden uitgesloten.

4.6.3 Conclusie

Vanuit een oogpunt van 'Natuur' bestaat geen bezwaar tegen dit uitwerkingsplan.

4.7 Geluid

4.7.1 Regelgeving en beleid

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

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

Wegverkeerslawaaï

In de Structuurvisie Dordrecht 2040 is het gebied Louter Bloemen opgenomen in het leefmilieu 'bedrijfsterreinen'. In beginsel bevinden zich op deze terreinen geen woningen en andere geluidgevoelige objecten.

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 lawaai makende 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 gebied van dit uitwerkingsplan valt binnen de zone van het industrieterrein Groote Lindt/Dordt West.

Spoorweglawaai

De geluidsbelasting ten gevolge van railverkeer mag niet meer bedragen dan 55dB. In een aantal situaties kunnen hogere waarden worden vastgesteld tot maximaal 68 dB. Aan de noordzijde van het plangebied ligt op ruime afstand de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht.

4.7.2 Onderzoek

Door de ligging en het niet aanwezig zijn van woningen en andere geluidgevoelige objecten kan verder onderzoek achterwege blijven. Het perceel is opgenomen in een gebied waarvoor op grond van het geldende bestemmingsplan een 'zone geluidverkaveling' geldt. Aangezien er nu ter plaatse reeds sprake is van een garagebedrijf en dat ook in de nieuwe situatie het geval zal zijn, worden hier geen bijzonderheden verwacht. Bij de toetsing van de aanvraag om omgevingsvergunning zal dit nader aan de orde komen.

4.7.3 Conclusie

Het uitwerkingsplan levert geen problemen op voor het onderdeel geluid.

4.8 Groen

4.8.1 Regelgeving en beleid

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

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

Parken zijn de kern van het openbaar groen en vaak ook het openbaar gebied. De parken hebben een belangrijke recreatieve en ecologische functie. Een goed beheer van de parken is dan ook van groot belang.

4.8.2 Onderzoek

Er is sprake van een bedrijfskavel op een bedrijventerrein. Op deze kavel is geen groen aanwezig. De kavel ligt op de hoek van de Nijverheidsstraat; deze straat kent een groenstructuur in de middenberm, die door het onderhavige plan niet wordt agetast. Langs het nieuw aan te leggen fietspad langs de Mijlweg wordt een groenstructuur aangebracht.

4.8.3 Conclusie

De uitvoering van het uitwerkingsplan leidt niet tot problemen op het gebied van groen.

4.9 Luchtkwaliteit

4.9.1 Regelgeving en beleid

Wet luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit van 15 november 2007 vervangt het Besluit luchtkwaliteit van november 2005. De wet is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om:

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

In de wet zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide en stikstofdioxiden, zwevende deeltjes, lood, koolmonoxide en benzeen. Van deze grenswaarden mag niet worden afgeweken. De plandempels 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 gelijk blijvende concentratie van de betreffende stof;
- er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk;
- het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

4.9.2 Onderzoek

De luchtkwaliteit is onderzocht in het kader van het bestemmingsplan 'Zeehavens'. Omdat het nu aan de orde zijnde uitwerkingsplan past in de opzet en regels van dat bestemmingsplan is verder onderzoek thans achterwege gelaten.

4.9.3 Conclusie

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

4.10 Verkeer en vervoer

4.10.1 Regelgeving en beleid

Mobiliteitsplan Dordrecht

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

Op stadsniveau is een stelsel van hoofdwegen en secundaire wegen vastgesteld, waarbij gemotoriseerd verkeer zo vlot mogelijk naar wegen van een hogere orde afgewikkeld dient te worden.

4.10.2 Onderzoek

Het uit te werken gebied maakt deel uit van een bedrijfengebied en ligt langs de recent gereconstrueerde Mijlweg (stedelijke ontsluitingsroute). Het uit te werken gebied heeft geen wijziging van die ontsluiting tot gevolg. Hetzelfde geldt voor de ontsluiting van het bedrijfengebied.

4.10.3 Conclusie

De realisering van het uitwerkingsplan heeft geen gevolgen van enige betekenis voor de afwikkeling van verkeer.

4.11 Water

4.11.1 Regelgeving en beleid

Nationaal Bestuursakkoord Water

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

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

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

Waterwet

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

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

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

Waterschapsbeleid

Vanaf 2016 wordt er een nieuw waterbeheer programma van kracht. Het ontwerp hiervan is inmiddels beschikbaar. Het programma bestaat uit een statisch en een dynamisch deel. Het statisch deel bevat de doelen die het waterschap wil bereiken, zowel op de lange termijn als voor de planperiode. Het dynamisch deel bevat de maatregelen die nodig zijn om de doelen uit het statisch deel te realiseren. Het plan bevat doelen en maatregelen voor de thema's Calamiteiten zorg, Water en Ruimte, Waterveiligheid, Voldoende Water, Schoon water en Waterketen. Voor het thema water en ruimte is de nadere uitwerking van de deltabeslissing ruimtelijke adaptatie de belangrijkste ontwikkeling. Hierbij wordt uitgegaan van meerlaagse veiligheid: preventie (laag 1), ruimtelijke inrichting (laag 2) en crisisbeheersing (laag 3). Voor

Hollandse Delta ligt de nadruk op de eerste laag: een overstrooming voorkomen door middel van (primaire) waterkeringen. Voor de tweede laag is als doel geformuleerd dat de ruimtelijke inrichting bijdraagt aan het beperken van de gevolgen van een overstrooming.

Waterkering

Het uitwerkingsplan heeft geen betrekking op een waterkering.

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 inspeliend op de klimaatverandering hebben de waterpartners, de gemeente Dordrecht en waterschap Hollandse Delta, een nieuwe toekomstgerichte waterambitie geformuleerd. Samengevat luidt de lange termijn ambitie (2050) als volgt:

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

4.11.2 Onderzoek

Bij de opzet van het bestemmingsplan 'Zeehavens' is ook het onderdeel water aan de orde gekomen. Het nu aan de orde zijnde uitwerkingsplan past binnen de opzet van het bestemmingsplan.

Verder onderzoek is daardoor niet nodig.

4.11.3 Conclusie

Het Stedelijk Waterplan is tot stand gekomen in samenwerking met het waterschap Hollandse Delta. Over de aanpak van bestemmingsplannen en de doorvertaling daarin van het stedelijk waterplan is structureel overleg met deze waterbeheerder. Er zijn ondermeer afspraken gemaakt over de vormgeving en inhoud van de "watertoets".

De uitvoering van het uitwerkingsplan ondervindt op het onderdeel 'water' geen belemmeringen.

HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Planmethodiek

In dit uitwerkingsplan wordt gewerkt met gedetailleerde bestemmingen op grond waarvan een directe bouwtitel ontstaat. Voor de opzet van de regels is aansluiting gezocht bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012).

Zoals aangegeven gaat het uitwerkingsplan deel uitmaken van het bestemmingsplan 'Zeehavens'. De in dat plan opgenomen algemene bepalingen gelden ook voor dit uitwerkingsplan.

Om die reden is het niet nodig die in het uitwerkingsplan te herhalen en is volstaan met een algemene mededeling dat de regels en verbeelding van het uitwerkingsplan in samenhang met het bestemmingsplan gelezen moeten worden.

5.2 Juridische aspecten

5.2.1 Regels

Begripsbepalingen

De begripsbepalingen van het geldende bestemmingsplan Zeehavens blijven van toepassing. In de begripsbepalingen zijn daarom uitsluitend de 'nieuwe' begrippen benoemd: het plan en het moederplan.

Werking

Om misverstanden te voorkomen is in deze planregel uitdrukkelijk aangegeven dat het moederplan van toepassing blijft, tenzij het in deze uitwerking anders is verwoord.

Bestemmingen

Detailhandel - 2

De uit te werken bestemming 'Bedrijf' kent de mogelijk van detailhandel in auto's, motoren, boten, caravans en landbouwwerktuigen. Aangezien het in het uitwerkingsplan gaat over deze vorm van detailhandel is gekozen voor de bestemming 'Detailhandel - 2'. Deze bestemming is overgenomen uit het geldende bestemmingsplan en identiek aan de bestemming voor de garagebedrijven en showrooms op de andere hoek Mijlweg/ Nijverheidsstraat. Binnen de bestemming is een bouwvlak opgenomen voor de oprichten bebouwing; er geldt een maximale bouwhoogte van 10 m.

Verkeer

Deze bestemming is identiek aan die in het moederplan.

Gebiedsaanduidingen

Het geldende bestemmingsplan kent voor deze locatie de volgende gebiedsaanduidingen:

- milieuzone 3.2
- gezoneerd industrieterrein
- zone geluidverkaveling.

Deze aanduidingen zijn overgenomen in dit uitwerkingsplan, met dien verstande dat in SVBP2012 de benaming is gewijzigd in Milieuzone - gezoneerd industrieterrein en Milieuzone - zone geluidverkaveling.

Overgangsrecht en naam

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. Tot slot is in de slotregel de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het uitwerkingsplan worden aangehaald.

5.2.2 Verbeelding

In de verbeelding zijn uitsluitend de gronden opgenomen van het uitwerkingsplan.

HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid

De gronden zijn eigendom van de gemeente en worden verkocht aan initiatiefnemer. Onderwerpen als kostenverhaal en planschadeafwenteling zijn daarmee geregeld.

Het opstellen van een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro is om deze redenen niet nodig en achterwege gelaten.

HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak

Het bestemmingsplan 'Zeehavens' is op 25 juni 2013 door de raad vastgesteld. In de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan zijn ten aanzien van de opgenomen uit te werken bestemming geen opmerkingen gemaakt.

Gelet hierop en het gegeven dat er geen sprake is van nieuw beleid, is thans afgezien van een inspraakprocedure.

Vanzelfsprekend kunnen belanghebbenden in het kader van de ter inzage legging van het ontwerp van het uitwerkingsplan daartegen zienswijzen naar voren brengen.

7.2 Overleg

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

1. Provincie Zuid-Holland
2. Rijkswaterstaat
3. Waterschap Hollandse Delta
4. Veiligheidsregio

Er zijn geen negatieve reacties ontvangen.

Rijkswaterstaat heeft wel aandacht gevraagd het onderdeel verkeersveiligheid. Het is belangrijk dat het verkeer op de A16 op een veilige manier kan blijven doorstromen en niet wordt afgeleid/gehinderd door bewegende, knipperende, snel wisselende, felle/verblindende, onduidelijke of aanstootgevende (reclame) boodschappen. In het beoordelingskader voor objecten langs autosnelwegen heeft Rijkswaterstaat een aantal criteria opgenomen voor het beoordelen van dergelijke initiatieven.