

Toelichting bestemmingsplan Stadswerven

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	5
1.4 Leeswijzer	5
HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving	6
2.1 Historie	6
2.2 Bestaande ruimtelijke en functionele structuur	6
2.2.1 <i>Kop van de Staart</i>	6
2.2.2 <i>Lijnbaan Enecoterrein</i>	6
2.2.3 <i>Watertorenterrein</i>	8
2.3 Plannen en programma	9
2.3.1 <i>Plannen</i>	9
2.3.2 <i>Deelgebieden</i>	10
2.3.3 <i>Programma</i>	17
HOOFDSTUK 3 Beleidskader	22
3.1 Rijksbeleid	22
3.1.1 <i>Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte</i>	22
3.1.2 <i>Amvb Ruimte</i>	23
3.1.3 <i>Structuurvisie Randstad 2040</i>	23
3.1.4 <i>Toepassing Ladder voor duurzame verstedelijking</i>	23
3.2 Provinciaal beleid	25
3.2.1 <i>Visie ruimte en mobiliteit</i>	25
3.2.2 <i>Verordening Ruimte</i>	26
3.2.3 <i>Toets aan algemene regels</i>	26
3.3 Regionaal beleid	28
3.3.1 <i>Wonen</i>	28
3.3.2 <i>Kantoren</i>	29
3.3.3 <i>Detailhandel</i>	30
3.4 Gemeentelijk beleid	30
3.4.1 <i>Structuurvisie Dordrecht 2040</i>	30
3.4.2 <i>Kantoren</i>	31
3.4.3 <i>Detailhandel</i>	31
HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten	32
4.1 Archeologie en cultuurhistorie	32
4.1.1 <i>Regelgeving en beleid</i>	32
4.1.2 <i>Onderzoek</i>	33
4.1.3 <i>Conclusie</i>	43
4.2 Bedrijven en milieuzonering	44
4.2.1 <i>Regelgeving en beleid</i>	44
4.2.2 <i>Onderzoek</i>	44
4.2.3 <i>Conclusie</i>	45
4.3 Bodemkwaliteit	46
4.3.1 <i>Regelgeving en beleid</i>	47
4.3.2 <i>Onderzoek</i>	47
4.3.3 <i>Conclusie</i>	48
4.4 Duurzaamheid	49
4.4.1 <i>Regelgeving en beleid</i>	49
4.4.2 <i>Onderzoek</i>	49
4.4.3 <i>Conclusie</i>	49
4.5 Externe veiligheid	50
4.5.1 <i>Regelgeving en beleid</i>	50
4.5.2 <i>Onderzoek</i>	51
4.5.3 <i>Conclusie</i>	55

4.6 Natuur	56
4.6.1 Regelgeving en beleid	56
4.6.2 Onderzoek	57
4.6.3 Conclusie	57
4.7 Geluid	58
4.7.1 Regelgeving en beleid	58
4.7.2 Onderzoek	59
4.7.3 Conclusie	59
4.8 Groen	60
4.8.1 Regelgeving en beleid	60
4.8.2 Onderzoek	60
4.8.3 Conclusie	61
4.9 Luchtkwaliteit	62
4.9.1 Regelgeving en beleid	62
4.9.2 Onderzoek	62
4.9.3 Conclusie	62
4.10 Verkeer en vervoer	63
4.10.1 Regelgeving en beleid	63
4.10.2 Onderzoek	63
4.10.3 Conclusie	64
4.11 Water	65
4.11.1 Regelgeving en beleid	65
4.11.2 Onderzoek	67
4.11.3 Conclusie	70
HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving	71
5.1 Planmethodiek	71
5.2 Inleidende regels	71
5.3 Bestemmingen	71
5.4 Algemene regels	73
5.5 Overgangs- en slotregels	74
HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid	75
6.1 Kostenverhaal	75
6.2 Grondexploitatie	75
HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	76
7.1 Inspraak	76
7.2 Overleg	76

Bijlagen bij de toelichting:

Bijlage 1 Milieuadvies Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid
Bijlage 1.a. Aanvulling Milieuadvies

Bijlage 2 Actualisatie onderzoek flora en fauna Natuur-Wetenschappelijk Centrum

Bijlage 3 Notitie n.a.v. inspraak- en overlegreacties

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Aan de noordzijde van het Eiland van Dordrecht is het gebied Stadswerven gelegen. Op 1 maart 2005 stelde de gemeenteraad voor dit gebied het bestemmingsplan De Stadswerven vast. Gezien de in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen verplichting om bestemmingsplannen elke tien jaar te herzien, is een nieuw bestemmingsplan voor dit gebied noodzakelijk.

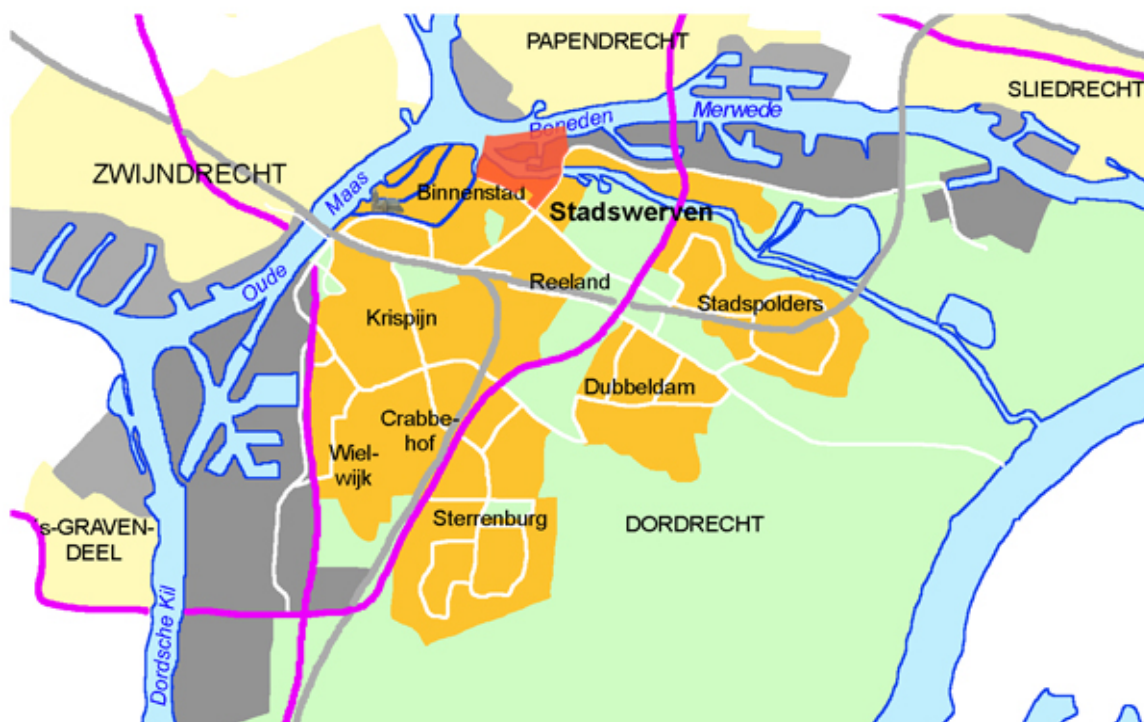
In het interventiedossier bestemmingsplannen is voor het actualiseren van bestemmingsplannen gepleit voor de aanpak van grotere gebieden. Het plangebied Stadswerven is zo'n gebied.

De gemeenteraad stelde voor onderhavig plangebied op 17 december 2013 een Nota van Uitgangspunten vast. Hierna zijn de benodigde onderzoeken verricht en is het bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt in het noorden van Dordrecht en wordt begrensd door:

- In het noorden: Beneden - Merwede
- In het oosten: Papendrechtsestraat (inclusief bebouwing oostzijde), Merwedestraat en Oranjelaan
- In het zuiden: Noordendijk en Wantij
- In het westen: Riedijkshaven



Ligging plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

1. De Stadswerven, vastgesteld op 1 maart 2005;
2. 1e herziening bestemmingsplan De Stadswerven, locatie Oranjelaan, vastgesteld op 19 juni 2012;
3. 2e herziening bestemmingsplan De Stadswerven, locatie Kop van de Staart, vastgesteld op 17 december 2013.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 zijn enkele algemene, in ieder bestemmingsplan voorkomende, onderdelen beschreven. Vervolgens is in hoofdstuk 2 het voorliggende plan toegelicht. In hoofdstuk 3 komen het beleid (en algemene regels) van rijk, provincie en gemeente aan de orde.

In hoofdstuk 4 is aandacht besteed aan verschillende omgevingsaspecten, zoals archeologie en cultuurhistorie, flora en fauna, water en milieu. Per aspect zijn de van toepassing zijnde regelgeving en beleid benoemd. Vervolgens zijn de onderzoeken beschreven en conclusies getrokken. Hoofdstuk 5 behelst de juridische planbeschrijving.

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

HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving

2.1 Historie

In hoofdstuk 4.1 Archeologie en cultuurhistorie wordt aandacht besteed aan de geschiedenis van dit plangebied.

2.2 Bestaande ruimtelijke en functionele structuur

De Stadswerven wordt begrensd door de Beneden - Merwede in het noorden, de Merwedestraat/Oranjelaan in het oosten, de Noordendijk in het zuiden en het Riedijkshaven-/Lijnbaangebied in het westen.

Het plangebied is in een drietal gebieden te verdelen, te weten:

- Kop van de Staart: gebied tussen de Beneden - Merwede en het Wantij;
- Lijnbaan Enecoterrein: gebied tussen het Wantij en de Noordendijk;
- Watertorenterrein: gebied tussen het Wantij en de Oranjelaan.

Het water vervult binnen het plangebied een unieke functie. Het Wantij heeft een centrale rol in het gebied. Aan het water wordt in hoofdstuk 4.11 aandacht besteed.

2.2.1 Kop van de Staart

De in dit gebied gevestigde bedrijven zijn verdwenen. Alleen de Biesboschhal, de kraanbaan van Goedhart en de scheepshellingen aan de Beneden - Merwede zijn en blijven behouden (zie hoofdstuk 4.1.2).

In afwachting van de (verdere) ontwikkeling van het gebied voor woningbouw en andere functies (zie hoofdstuk 2.3) zijn in het gebied tijdelijke functies gevestigd, zoals museumschip De Siegfried, DordtYart in de Biesboschhal en de botenloods van de KNRM.

Tijdelijke functies worden niet in het bestemmingsplan geregeld. Het bestemmingsplan voorziet in (eind)bestemmingen.

2.2.2 Lijnbaan Enecoterrein

Het gebied Lijnbaan is na het verdwijnen van de industriële bedrijvigheid ontwikkeld tot een binnenstedelijk woongebied. Behalve een enkele horecavestiging en maatschappelijke voorziening in de vorm van kinderopvang komen hier nauwelijks niet-woonfuncties voor.

In het gebied is sprake van een relatief hoge bebouwingsdichtheid.



Het Enecoterrein is gelegen in het zuidelijke deel van de Stadswerven. Het gebied wordt getypeerd door grote industriële gebouwen. Het is een verlengstuk van de compact bebouwde negentiende eeuwse schil rondom de historische binnenstad.

In dit gebied is naast wonen o.a. ruimte voor cultuur (Energiehuis en de nieuwe bioscoop), parkeervoorzieningen, nutsgebouw(en) en het Regiokantoor (buiten het plangebied gelaten).



2.2.3 Watertorenterrein

Centraal tussen het Wantij en de Vlij ligt het Watertorenterrein. Het is een overwegend groen ingericht gebied met een aantal grote gebouwen, waarbij het complex van de oude watertoren de meest in het oog springende is. Het Watertorenterrein ontleent zijn groene karakteristiek aan de directe ligging tegen de Wantijbuurt/Wantijpark (als uitloper van de Dordwijkzone).

Het Watertorenterrein met Villa Augustus heeft een gemengd karakter. Het oude pompgebouw langs de Oranjelaan is omgevormd tot grandcafé - restaurant met bijbehorende functies. In de oude watertoren zijn hotelkamers ondergebracht, alsmede enige zaalruimten. Het omliggende terrein is ingericht als tuin, waar onder meer producten voor het restaurant worden geteeld. De tuin is openbaar en kan overdag bezocht worden.

Villa Augustus heeft zich door zijn bijzondere inrichting en uitstraling tot een belangrijk toeristisch attractiepunt gevormd. Ten noorden van Villa Augustus is een braakliggend terrein. Deze potentiële bouwlocatie is tijdelijk in gebruik als parkeerterrein. Ten noorden daarvan bevindt zich een nutsgebouw.



2.3 Plannen en programma

2.3.1 Plannen

Stadswerven is zowel in Dordrecht als in de Drechtsteden een uniek ontwikkelingsgebied. Uniek, omdat het tegen de historische binnenstad aanligt en door water omgeven is. Uniek, omdat het buitendijks ligt, met eb en vloed onder invloed van zee en wisselende waterstanden door de afvoer van de rivieren. De Stadswerven moet een nieuwe plek worden in de stad die attractief en onderscheidend is als kwalitatieve aanvulling op de binnenstad. Activiteiten op het water, cultuur, bedrijvigheid, werken en ontspanning; naast de woonfunctie moeten andere functies een plek in het gebied kunnen krijgen, zodat een levendig stedelijk woonmilieu ontstaat.

Voor het gebied Stadswerven zijn verschillende plannen vastgesteld. Zonder meer historische plannen tekort te doen, worden hieronder alleen die plannen kort toegelicht die een relatie hebben met het actualiseren van het bestemmingsplan. Dit zijn het Masterplan Stadswerven (2009), het Stedenbouwkundig Plan (2010) en het Beeldregieplan.

Masterplan Stadswerven 2009

Op 12 mei 2009 stelde de gemeenteraad het Masterplan Stadswerven vast. In het Masterplan is bepaald dat het gebied Stadswerven een bijzonder en aantrekkelijk stedelijk gebied dichtbij de Dordtse binnenstad moet worden, met verschillende deelgebieden met een eigen karakter. Belangrijke uitgangspunten zijn het behoud van oude elementen, zoals de Biesboschhal en de scheepshelling aan de Beneden - Merwede, de aanleg van een nieuwe brug voor fietsers en voetgangers naar de Riedijkshaven als verbinding met de binnenstad, een tweede brug tussen Villa Augustus en de Biesboschhal, drijvende woningen, een jachthaven, een plein op de Punt en de algemene verdeling van bouwblokken, bouwhoogtes en openbare ruimte. Ook de keuze om te bouwen volgens de principes van Urban Flood Management (zie hoofdstuk 4.11.2) is hierin vastgelegd.

Stedenbouwkundig Plan 2010

In het stedenbouwkundig plan zijn elementen als maaiveldhoogte, hoogbouwontwikkelingen, waterwoningen en uitspraken over functies gedaan. De maaiveldhoogte is belangrijk in dit gebied gezien de buitendijkse ligging en de borging van het veiligheidsniveau.

Ook over de ontsluiting van het gebied, parkeren en de verdeling van functies zijn hierin uitgangspunten bepaald. De gemeenteraad stelde dit plan op 26 januari 2010 vast.

Nadien zijn enkele wijzigingen van het stedenbouwkundig plan vastgesteld, bijvoorbeeld voor de deelgebieden "de Punt" (o.a. de inpassing van de kraanbaan) en "de Erven". De meest recente wijziging betreft het "Wervenspark(-oost)" (zie hoofdstuk 2.3.2.1).

Een andere wijziging is het besluit van het college van burgemeester en wethouders om de tweede brugverbinding, Villa Augustus en de Biesboschhal, te schrappen. Hieraan liggen financiële en inhoudelijke redenen ten grondslag.



Beeldregieplan en Beeldkwaliteitplannen

In het Beeldregieplan, eveneens vastgesteld op 26 januari 2010, zijn voor de verschillende deelgebieden kwaliteitsuitgangspunten geformuleerd. Het Beeldregieplan is een staalkaart van oplossingen en aandachtspunten voor de beeldkwaliteitplannen en uiteindelijk voor de vormgeving van het gebied.

De belangrijkste uitgangspunten voor de woningbouw in Stadswerven op basis van het Beeldregieplan zijn de volgende:

- a. gesloten bouwblokken met hoekoplossingen;
- b. variatie in deelgebieden van laagbouw en etagebouw;
- c. aandacht voor architectuur, materiaalgebruik en kleur;
- d. variatie en samenhang in vormgeving.

Per deelgebied zal een beeldkwaliteitplan worden opgesteld, dat als uitgangspunt voor het ontwerp van de woningen en de woonomgeving dient. Voor het gebied "de Erven" is een beeldkwaliteitplan gemaakt en vastgesteld.

Richting Kiezen (2013)

In het traject Richting Kiezen heeft het gemeentebestuur zich over de noodzakelijke aanpassingen in programma's en begrotingen van projecten gebogen. Eén van de grote projecten is Stadswerven. Het voor dit plangebied gewijzigde en naar beneden bijgestelde programma is in dit bestemmingsplan verankerd. Zie hoofdstuk 2.3.3.

Dit bestemmingsplan is de juridisch-planologische vertaling van bovengenoemde plannen.

2.3.2 Deelgebieden

2.3.2.1 Kop van de Staart

Inleiding

Het noordelijke deel van de Stadswerven, gelegen tussen Wantij en Beneden - Merwede, vormt de uiterste punt van de wijk de Staart en is gevormd door natuurlijke invloeden en de vestiging van enkele grote scheepswerven. Door de ligging aan het weidse water en de nabijheid van de binnenstad is het wenselijk dat hier een nieuw stedelijk gebied wordt ontwikkeld.

De Stadswerven ligt op een steenworp afstand van de binnenstad van Dordrecht. Met de komst van de in het stedenbouwkundig plan geplande langzaamverkeersbrug tussen het Riedijkshavengebied en de Stadswerven zijn de voorzieningen in het centrum binnen enkele minuten bereikbaar en wordt het noordelijke deel van de Stadswerven daadwerkelijk aan de binnenstad gekoppeld.

Naast deze verbinding vormen ook karakteristieke elementen uit de Dordtse binnenstad, zoals het gesloten bouwblok, een pandsgewijze opbouw, variatie in bouwhoogte, wisselende gevelbreedte, differentiatie in functie, verspringende plinten de inspiratie voor de architectonische uitwerking van het plangebied.

De unieke ligging in het hart van de Drechtsteden maakt de Stadswerven geschikt voor een variëteit aan stedelijke ontwikkelingen met een nadruk op woningbouw. Vanuit de situatie in 2000, toen de scheepsbouwbedrijven hun terreinen te koop aanboden, heeft een drietal projectontwikkelings- c.q. bouwbedrijven een bouw- en ontwikkelclaim op dit gebied gelegd.

Dit heeft geresulteerd in een overeenkomst tussen gemeente en bedrijven, waarin zij de eerste ontwikkel- en bouwrechten hebben binnen het kader van het stedenbouwkundig plan en het beeldregieplan. Daarnaast is het gebied geschikt voor particulier opdrachtgeverschap.

Door de op Stadswerven gewenste bebouwingskarakteristiek van een pandsgewijze opbouw, refererend aan de historische binnenstad, kunnen particulieren met de bouw van een eigen woning voor een belangrijk deel bijdragen aan de totstandkoming van een nieuw stuk stad.

In het traject Richting Kiezen is als doel gesteld om tenminste 15% in particulier opdrachtgeverschap te ontwikkelen. Hiermee zal ook door de uit particulier opdrachtgeverschap voortvloeiende diversiteit en individualiteit een extra kwaliteit en variatie worden bereikt. Bij de voor projectontwikkelings- en bouwbedrijven gewijzigde marktomstandigheden kan met particulier initiatief ook meer tempo worden gemaakt.

De uitgifte van gronden met zogenaamde kavelpaspoorten aan particulieren in het gebied "de Erven" is succesvol verlopen. De claimhoudende bedrijven geven ruimte voor deze ontwikkeling. De gemeente streeft naar voortzetting van deze wijze van woningontwikkeling.

De noordzijde van dit deelgebied - aan de Beneden - Merwede - wordt gedomineerd door de brede maat van de rivier en een fantastisch uitzicht naar het Drierivierenpunt. Hier liggen mogelijkheden voor voorname stadswoningen en enkele hogere gebouwen. De aan het Wantij gelegen zuidzijde kent een intiemer milieu.

Het Wantij vormt het feitelijke hart van de Stadswerven met op en aan het water een aantal openbare voorzieningen (o.a. de nieuwe bioscoop, Villa Augustus, het Energiehuis en de Biesboschhal).

De Maasstraat is de centrale drager van dit deel van de Stadswerven. Langs deze as heeft men vanuit de Stadswerven zicht op de historische binnenstad van Dordrecht.

Gebieden "de Punt" en "de Erven"

Het begin en eind van dit deelgebied, genaamd "de Punt" (bestemd tot Woongebied - 1), is volledig omsloten door water. Hier komen beide rivieren tezamen en heeft men een prachtig weids uitzicht op het Drierivierenpunt en op het silhouet van de historische binnenstad. De bebouwing in dit gebied is compact en profiteert maximaal van deze bijzondere ligging.

De invulling op de kop van het plangebied "de Punt" kent een stedelijk milieu met hoge(re) dichtheden. De maximale bouwhoogte van dit gebied wordt beperkt door de molenbiotoop van de molen aan de Noordendijk "Kijck over den Dijck".

Aan het Wantij wordt een bouwblok met de gevel tot het water gerealiseerd; dit is één van de kenmerkende gebouwen van het gebied. Met deze eigenwijze ligging in het Wantij reageert het gebouw op de bijzondere ligging van de bioscoop aan de overzijde van het water.

Het zuidelijke bouwblok op "de Punt" staat aan één van de belangrijkste openbare pleinen in de Stadswerven. Op de begane grond van dit bouwblok kunnen voorzieningen, zoals detailhandel en horeca, worden gevestigd. Ook maakt het bestemmingsplan de vestiging van een hotel mogelijk. Op het plein zal, gunstig op het zuiden gesitueerd, in de toekomst ruimte worden gegeven voor terrassen.

Dit plein is gelegen op de plek waar in het verleden een openbaar strandje lag in de beslotenheid van een aantal grote bomen. Het plein vormt een moderne reflectie van dit strand. Aan het plein ligt ook de opgang van de Prins Clausbrug over het Wantij.

Aan de zijde van de Beneden - Merwede kunnen enkele hogere gebouwen gebouwd worden. Onderling kunnen deze hogere gebouwen in bouwhoogte variëren; de maximale bouwhoogte bedraagt 30 m. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid (via een binnenplanse afwijking) om een extra bouwlaag te realiseren.

De rooilijn van de bebouwing langs de Beneden - Merwede ligt vanwege veiligheidseisen op een afstand van 25 m uit de oeverlijn waardoor ruimte ontstaat voor een wandelpromenade aan de rivieroever. De Beneden - Merwede wordt druk bevaren en is ingedeeld in vaarklasse VI met bijbehorende regels. Dit brengt een vrijwaringszone van 25 m met zich mee. Zie hoofdstuk 4.11.

Vanuit de hogere bebouwing aan de oever heeft men aan de noordzijde uitzicht over het Drierivierenpunt en zullen de woningen aan de zuidzijde profiteren van een goede bezonning. Dordrecht heeft een zeer fraai stadssilhouet dat in de loop der jaren vaak is geschilderd en gefotografeerd.

De bebouwing in Stadswerven mag daarom aan de Beneden - Merwede geen aaneengesloten wand met één bouwhoogte gaan vormen. De keuze voor afwisselende bouwhoogten, in plaats van een gesloten wand, zorgt voor meer licht-zoninval op de aan de noordzijde gelegen boulevard langs de Beneden - Merwede. Onderhavig bestemmingsplan maakt dit mogelijk. Omdat op voorhand echter niet bekend is hoe de deelgebieden zich zullen ontwikkelen is aan de zijde van de Beneden - Merwede gekozen voor een bouwhoogte van maximaal 30 m. Uitzondering hierop vormt "de Erven"; hier zijn de bouwplannen namelijk bekend en kan de maximale bouwhoogte gedifferentieerd worden. De bouwplannen in de andere deelgebieden worden in overleg met de gemeente ontwikkeld, zodat de afwisseling in bouwhoogte is gegarandeerd.

Aan de zijde van het andere grote water, het Wantij, liggen binnen "de Erven" mogelijkheden voor statige individuele woningen en/of een aantal kleinschalige appartementengebouwen. De maximale bouwhoogte bedraagt 13 m met de mogelijkheid van een tweetal verbijzonderingen tot 15 meter. De hoek aan de Zuidelijke insteekhaven leent zich m.n. voor een dergelijke verbijzondering. Omdat in dit deel van "de Erven" de bouwplannen bekend/vergund zijn, zijn de bouwvlakken hier gedetailleerder opgenomen. Dit geldt inmiddels ook voor het noordelijke deel.



Prins Clausbrug

De gemeente Dordrecht heeft besloten om de ontwikkelingslocatie Kop van de Staart en de historische binnenstad met elkaar te verbinden door middel van een langzaamverkeersbrug over het Wantij. Het bouwen van deze brug is een belangrijke stap in de ontwikkeling van het project Stadswerven. De brug zal een belangrijke functie gaan vervullen in de verbinding tussen het centrum en het gehele achterliggende woon-werkgebied De Staart. De vormgeving van de brug zal door zijn specifieke ligging, aan het Drierivierenpunt, een nieuw markant element opleveren in het hart van de Drechtstedenregio.

De brug landt in beide zijden aan in een woongebied. Er moet rekening worden gehouden met de visuele beleving van de brug voor omwonenden. Met name de aanlandingspunten in de woongebieden, de plaats en de vormgeving van eventuele pijlers vragen de aandacht. Eventuele pijlers dienen zo slank mogelijk te worden vormgegeven waarbij de vormgeving en de plaats zo min mogelijk inbreuk doen op het uitzicht van bestaande woningen op het rivierenlandschap. De brug mag de waterveiligheid en het scheepvaartverkeer in geen enkel opzicht hinderen. De doorvaart vraagt om een hefhoogte van tenminste 19 m in verband met de op het Wantij gelegen vluchthaven voor de beroepsvaart en de masthoogte van de boten van en naar de jachthavens aan het Wantij. Bij gesloten toestand moet de hoogte van de brug minimaal 4.15 m zijn.

Een belangrijk onderdeel van het project Stadswerven is het openbaar maken van de oevers van de omliggende rivieren. De brug moet deel gaan uitmaken van de vele recreatieve rondjes, die rondom het Wantij te maken zijn. Aan de oevers ligt een aantal belangrijke voorzieningen, zoals Villa Augustus, de bioscoop, het Energiehuis, de Biesboschhal en het nieuwe plein op "de Punt". De nieuwe brug zal met zijn aanlandingen nadrukkelijk onderdeel van dit netwerk worden: van zowel de route naar de binnenstad via de brug over de Riedijkshaven als van een te ontwikkelen route langs het Wantij naar het knooppunt rondom het Energiehuis /parkeergarage/bioscoop en omgeving. Naast de route naar de binnenstad is aan de zuidzijde ook de route voor het langzaam verkeer richting het station van belang. Daar zal ook aandacht voor moeten zijn.

Voor het ontwerp van de brug, de Prins Clausbrug, is in 2014 een prijsvraag uitgeschreven. Het winnende ontwerp is de "Dordtse Nereïde" van René van Zuuk Architecten.

Kraanbaan

Een belangrijk element in het deel "de Punt" is de kraanbaan, een van de weinige overgebleven relictten van het industriële verleden van de Stadswerven. De kraanbaan is een betonnen constructie aan de Beneden - Merwede, die 80 meter landinwaarts loopt. Het is in de jaren '30 van de vorige eeuw gebouwd om sleepboten met kolen te bevoorraden.

De kraanbaan staat op een zeer prominente plaats op de punt van het gebied aan de Beneden - Merwede. Het is één van de bouwwerken die het gebied identiteit geeft, uniek maakt en aansluit bij de karakteristiek van het oorspronkelijke wervengebied.

In het stedenbouwkundig plan van 2010 was besloten om de kraanbaan grotendeels plaats te laten maken voor woningbouw. Belangrijke redenen voor deze keuze waren met name het maken van een stevige bebouwingswand aan het nieuwe plein op de kop van de Stadswerven, de beperkte mogelijkheden van een functionele invulling van de kraanbaan en planoptimalisatie. In de toelichting behorend bij het stedenbouwkundig plan was aangegeven dat de mogelijkheden voor inpassing van het markante element nader zouden worden bekeken.

De grootste ruimtelijke consequentie van handhaving van de kraanbaan is dat het oorspronkelijk geplande plein twee in plaats van drie pleinwanden krijgt en daardoor opener wordt. Omdat het plein aan het Wantij ligt, was het al aan één zijde open. Onderzocht wordt hoe het plein door middel van de inrichting toch een meer besloten karakter kan krijgen.

Het inpassen van de kraanbaan (gelegen haaks op de bouwblokken) betekent een beperking van het uitzicht over het rivierengebied voor een deel van de nog te bouwen woningen. De kraanbaan is een hoog object. Om deze reden blijft de nieuwe bebouwing op enige afstand van het bouwwerk. Het uitzicht wordt straks bepaald door de karakteristieke kraanbaan met een bijzondere openbare ruimte er om heen.

Om de kraanbaan tot zijn recht te laten komen is het nodig om de naastgelegen gronden laag te houden en niet mee op te hogen met de omgeving (buitendijkse waterveiligheid), anders zou de kraanbaan grotendeels onder het maaiveld verdwijnen.

De geplande auto-ontsluiting langs de Beneden - Merwede is door het handhaven van de kraanbaan niet meer door te trekken tot de punt van de Kop van de Staart. Dit betekent dat het laden en lossen en parkeren voor de op "de Punt" geplande functies via het plein moet plaatsvinden.

In dit bestemmingsplan is op de kraanbaan (dag)horeca mogelijk gemaakt (bestemming Horeca - 1). Door middel van een afwijkingsbevoegdheid kan de kraanbaan eventueel ook benut worden voor kantoor. De bouwhoogte bedraagt maximaal 16 m. Vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Beneden - Merwede en de drukke scheepvaart gelden strenge veiligheidseisen. Over dit specifieke plan wordt met Rijkswaterstaat en de Veiligheidsregio overleg gevoerd.

Waterwoningen

In het Wantij kunnen langs de oever van het gebied "de Erven" een beperkt aantal drijvende woningen (maximaal 5) komen te liggen die ontsloten worden vanaf de kade. De maximale bouwhoogte van de waterwoningen bedraagt 6 m (gemeten vanaf de waterlijn).

Deze woningen mogen geen belemmering vormen voor de doorvaart van/naar de zuidelijk gelegen insteekhaven. Daarnaast moet het aantal en de omvang van de waterwoningen met bijbehorende voorzieningen, zoals steigers e.d., voldoen aan de op 27 september 2011 verleende watervergunning 028.0957.A.wtw.2845 van Rijkswaterstaat.

De waterwoningen dragen bij aan de levendigheid op en rondom het water van het Wantij dat het feitelijke hart van het plangebied Stadswerven vormt.

Om in de Zuidelijke insteekhaven eventueel nieuwe waterwoningen mogelijk te maken is in de bestemming Water een afwijkingsbevoegdheid opgenomen.

De "Havenbuurt"

De bestaande noordelijke insteekhaven zal worden gedempt ten behoeve van een nieuwe buurt met voornamelijk grondgebonden woningen rond een groot binnenplein. Dit binnenplein kan door middel van poorten en poortgebouwen verbonden worden met de omliggende gebieden. Gedacht wordt aan een woonbuurt met grondgebonden woningen met een 19e eeuwse allure en een variatie in schaal en maat, refererend naar het "Dordtse huis" en kenmerkend voor de Stadswerven. De bebouwing aan de zuidzijde van de buurt, grenzend aan de zuidelijke insteekhaven, zou uitermate geschikt gemaakt kunnen worden voor kleinschalige van het wonen afwijkende functies in de plint. De hoeken van de bouwblokken kunnen worden verbijzonderd in hoogte en/of kleinschalige appartementengebouwen. Langs de Beneden - Merwede is ruimte voor hogere bebouwing.

Dit deelgebied is bestemd tot Woongebied - 3, Water en Woongebied - 7.

Het "Wervenpark"

Bij de kruising van de Oranjelaan met het Wantij geeft het schegvormige Wervenpark een vizier op de Beneden - Merwede. Het park dat wordt gedomineerd door de oude betonnen scheepshellings heeft een industrieel karakter en ligt direct aan het water.

Door het hoogteverloop van het park heeft de getijdewerking zijn invloed op de inrichting en wordt de beleving van wonen en recreëren in het rivierengebied versterkt.

Aan weerszijden van het Wervenpark liggen kleine woonbuurten. Binnen de bouwblokken wordt gezocht naar een combinatie van grondgebonden woningen in een gedifferentieerde setting en enkele compacte appartementengebouwen op markante plekken, zoals de entree tot de wijk op de hoek Maasstraat en Wervenpark en de oevers van de Beneden - Merwede.

In het stedenbouwkundig plan van 2010 was een grootschalige bedrijfsmatige ontwikkeling in het deelgebied Papendrechtsestraat (Wervenpark - oost) voorzien. Na vaststelling van dit plan is de markt echter veranderd en de vraag naar (grootschalige) kantorenbouw sterk afgenomen.

In het traject Richting Kiezen en de daarop gebaseerde besluitvorming over Stadswerven in december 2013 is de omvang van de kantorenbouw sterk teruggebracht en wordt meer aan kleinschaliger projecten gedacht (zie hoofdstuk 2.3.3).

Naar aanleiding van deze besluitvorming is dit deelgebied onder de loep genomen.

Dit heeft geleid tot de volgende wijzigingen in het stedenbouwkundig plan:

- de Papendrechtsestraat wordt gehandhaafd (bestemming Verkeer);
- de bestaande woonwagens achter het Energiehuis kunnen naar de strook ten oosten van de Papendrechtsestraat worden verplaatst (bestemming Wonen - 2); de huidige locatie is vanuit stedenbouwkundig oogpunt namelijk minder geschikt en niet veilig;
- in deze strook wordt op de kop de bestaande woonfunctie gehandhaafd; de woningen zullen worden verkocht als kluswoningen (bestemming Wonen - 1);
- de westzijde van de Papendrechtsestraat zal tot woongebied worden getransformeerd. Aan de noordzijde (aan de Beneden - Merwede) is hogere bebouwing mogelijk (maximaal 30 m). Deze woningen moeten aan de zuid- en oostzijde worden voorzien van een zogenaamde dove gevel vanwege industrielawaai (bedrijventerrein De Staart) en verkeerslawaaai. De locatie heeft aan de noord- en westzijde goede woonkwaliteiten. De zuidzijde ondervindt veel geluidhinder van de Merwedestraat, de Oranjelaan en industrieterrein De Staart. Bij de uiteindelijke invulling dient hiermee rekening te worden gehouden, zie hoofdstuk 4.7. Parkeren kan hier deels in de woningen (in pandige garage). Deze gronden worden bestemd tot Woongebied - 5;
- in het Wervenpark (bestemming Groen) was om veiligheidsredenen voorzien in een tweede ontsluiting van het deelgebied Kop van de Staart (d.m.v. een brug over het park). Vanwege het gebruik van het park en de kosten is een alternatief voor deze brug wenselijk. Na overleg met de Veiligheidsregio zal in een route pal ten zuiden van het Wervenpark worden voorzien; de brug over het Wervenpark komt hiermee te vervallen. Deze route wordt bestemd tot Verkeer;
- aan de waterzijde van de Papendrechtsestraat wordt de aanlegplaats voor de beroepsvaart gehandhaafd. Aan de waterzijde is een parkeergebied voor bezoekers van het nieuw te creëren woongebied mogelijk.

De Biesboschhal

Op 23 november 2010 heeft de gemeenteraad besloten de Biesboschhal op te knappen en tijdelijk te verhuren aan DordtMij voor een cultureel programma, in combinatie met een scholings- en werkervaringsprogramma. Destijds was duidelijk dat het betreffende deelgebied niet voor 2019-2020 bebouwd zal worden.

De Biesboschhal is een belangrijke indentiteitsdrager voor het gebied en zal (een) passende nieuwe functie(s) moeten krijgen na afloop van het tijdelijk gebruik.

Gelet hierop is de hal voorzien van een gemengde bestemming (Gemengd - 1), die meerdere functies mogelijk maakt. Het gaat hierbij om cultuur en ontspanning (bijvoorbeeld atelier of museum), onderwijs, detailhandel, horeca, kantoren, bedrijven en sport.

Woningbouw ten oosten van de Biesboschhal

Biesboschhal is de naam voor de buurt aan de zuidzijde van de Maasstraat, met daarin aan de westzijde de markante oude industriële bebouwing van de Biesboschhal.

Het gebouw en zijn context vormen een onlosmakelijke eenheid en bieden het hele project een zekere authenticiteit, waar zorgvuldig mee om moet worden gegaan. Het buurtje bestaat uit enkele individuele gebouwen, die samen een groot bouwblok vormen.

Het blok heeft een lange gevel aan de Maasstraat, een korte nieuwe gevel aan het westelijke bruggenhoofd van de Prins Hendrikbrug en een gevarieerde bebouwing met veel open ruimte. Dit gebied wordt bestemd tot Woongebied - 6.

Door het buurtje moet de route naar het Schiereiland (bestemming Woongebied - 7) worden opgenomen. Hier is woningbouw gedacht, afhankelijk van de mogelijkheden in de markt in meer dichte of dunne uitvoering.

In dat laatste geval is behoud van de groene uitstraling door herplant van bomen gewenst.

De aanwezige hoogteverschillen en de ligging aan het Wantij en Biesboschhal zorgen voor een geheel eigen identiteit.

Openbare ruimte

De openbare ruimte vormt de drager van de structuur van de Kop van de Staart en verbindt dit gebied met de historische binnenstad op een vanzelfsprekende wijze. De inrichting, detaillering en materiaalgebruik is van hoge kwaliteit en benadert het niveau van de binnenstad.

In het beeldregieplan zijn hiervoor de volgende uitgangspunten vastgesteld:

- gebakken materiaal als bestratingmateriaal,
- natuurstenen uitstraling bij elementen als trottoirbanden e.d.,
- straatbomen waar mogelijk en grotere bomen langs de rivieroever.

Kenmerkend is de fijnmazige structuur van straten en stegen en de grote maat van de omliggende rivieren. In de openbare ruimte is een duidelijke hiërarchie aangebracht met straten, pleinen, park, haven en stegen. De straten en pleinen vormen het interieur van het plan en zijn de dragers binnen dit deelgebied. Park, plein, haven, boulevard, hof en straat wisselen elkaar af zodat een zeer gevarieerd beeld ontstaat.

De brug over het Wantij landt hoog aan op het plein in het deelgebied "de Punt" en vormt door de vormgeving en grote maat één van de iconen van het gebied. De route vanaf de binnenstad over de brug komt uit in de centrale as van Stadswerven, de Maasstraat. De Maasstraat ligt over de volledige lengte op ca. 5.00 m NAP en organiseert de gehele openbare ruimte en de (meerlaagse) veiligheid van de Stadswerven.

De Wantijkade is het laagst gelegen deel van "de Erven" en ligt op een hoogte van ca. 2.50 m NAP. Met deze hoogte wordt de spanning tussen de Maasstraat en het Wantij maximaal. De wandelroute langs de Wantijkade staat in verbinding met de wandelroute langs de Zuidelijke insteekhaven. Vanaf dit wandelpad worden de waterwoningen in het Wantij ontsloten.

In het deelgebied "de Punt" wordt maximaal ruimte gegeven aan de beleving en ligging aan het water. Het centrale plein kan een hoogteverloop krijgen van ca. 1.00 m NAP aan het Wantij oplopend tot een hoogte van 5.00 m NAP nabij de Maasstraat.

Door het verschil in hoogte, en de aanwezigheid van het getijde, kan het plein op verschillende momenten van de dag/jaar deels onder water komen te staan waarmee op bijzondere wijze invulling gegeven worden aan de specifieke ligging aan het Drierivierenpunt. Rondom het plein wordt ruimte gegeven aan terrassen/horeca.

Ook de uiterste punt van de Stadswerven blijft openbaar gebied. Naast het handhaven van de strekdam wordt op de kop van het gebied een openbare ruimte gecreëerd zodat een ieder kan genieten van het bijzondere uitzicht.

Door de hoogte van de Maasstraat (5.00 m NAP) ten opzichte van de Merwedekade (4.00 m NAP) en de Wantijkade (1.00 m tot 2.50 m NAP) is er vanaf de Maasstraat altijd een goed zicht op het omliggende water en groen. De zijstraten die de Wantijkade met de Merwedekade verbinden krijgen allemaal een eenvoudig en overzichtelijk profiel.

Gelegen aan/tegen/langs de trottoirs kan aan beide zijden worden geparkeerd. Daar waar de zijstraten de Wantijkade en/of de Merwedekade raken ontstaan bijzondere plekken. Deze plekken dienen vrij te blijven van obstakels zodat er maximaal zicht is op de rivieren.

2.3.2.2 Lijnbaan Enecoterrein

Riedijkshaven

De ontwikkeling rondom de Riedijkshaven is afgerond. De huidige bebouwing en functies worden bestemd. Het vigerende bestemmingsplan kent een regeling voor de vestiging van food-detailhandel van ten hoogste 800 m² bvo in de stedelijke plint. Gebleken is dat hieraan geen behoefte bestaat bij marktpartijen. Het bestemmingsplan zal deze specifieke mogelijkheid van food-detailhandel van ten hoogste 800 m² bvo op deze locatie niet meer kennen.

Lijnbaangebied

De woningen van Trivire zijn recent opgeknapt. Hier zijn de komende jaren geen grote veranderingen te verwachten. De woningen zijn voorzien van een positieve bestemmingsregeling.

Energiehuis

In juni 2013 is het Energiehuis officieel geopend en daarmee is deze ontwikkeling afgerond. Het Energiehuis is op maat bestemd (bestemming Cultuur en Ontspanning - 1).

Stedelijk plein

Tussen het Energiehuis, Regiokantoor, Noordendijk en de toekomstige bioscoop wordt een nieuw stedelijk plein aangelegd, het Energieplein. Het plein zal een nieuwe ontmoetings- en verblijfsplek worden voor bewoners van de stad en de omliggende wijken. Door middel van ruime zitmogelijkheden, groen en diverse speelvormen zal het gebied niet alleen een functie hebben tijdens de "uitgaansuren", maar ook overdag.

Langs het Wantij wordt een doorlopende wandelroute aangelegd die uiteindelijk Villa Augustus moet gaan verbinden met de Riedijkshaven. De relatie met het water, de (sociale) veiligheid, overzichtelijkheid en verlichting vormen belangrijke aandachtspunten bij de definitieve inrichting van het gebied. Het plein zal een multifunctioneel gebruik kennen, waarbij ook kleinschalige evenementen mogelijk zijn. Hiervoor wordt apart beleid ontwikkeld.

Bioscoop

De bioscoop is eveneens op maat bestemd, een en ander conform de verleende omgevingsvergunning (bestemming Cultuur en Ontspanning - 2).

Parkeergarage

De parkeergarage, die onlangs is geopend, is met een positieve bestemmingsregeling op genomen in de bestemming Verkeer.

Tegen de parkeergarage en grenzend aan het gebied de Lijnbaan is ruimte voor een nieuw gesloten bouwblok met een privé binnengebied. Aan de noordzijde bestaat de mogelijkheid voor grondgebonden woningen en/of appartementen met een fraai uitzicht over het Wantij. Aan de zuidzijde kan gedacht worden aan woningen met hoge plinten en van het wonen afwijkende functies die aanvullend kunnen zijn op de bestaande voorzieningen in het gebied.

Langs het Wantij ligt een brede wandelpromenade als onderdeel van de route tussen Villa Augustus en de Riedijkshaven als onderdeel van het "rondje rondom het Wantij".

Regiokantoor (Noordendijk 250)

Het Regiokantoor aan de Noordendijk bestaat uit drie delen, gebouwd in 1969 en 1981 en is gemeentelijk eigendom. In totaal is het pand circa 11.000 m² groot.

Met name het oudste gedeelte voldoet steeds minder aan de eisen die kantoorgebruikers aan panden stellen. Op het moment van schrijven staat een deel van het pand leeg.

In het traject Richting Kiezen zijn voor het gebied rond het Regiokantoor geen programma (deelgebied I, zie hoofdstuk 2.3.3) en exploitatie-opzet vastgesteld. Gelet hierop wordt dit deelgebied buiten het plangebied gelaten. Het bestemmingsplan De Stadswerven uit 2005 blijft voor dit deelgebied dus gelden.

Met de gemeenteraad en de stad zal discussie worden gevoerd over mogelijke nieuwe invullingen van het gebied. Na afronding hiervan zal hiervoor een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld en in procedure worden gebracht.

2.3.2.3 Watertorenterrein

Ten noorden van Villa Augustus is woningbouw voorzien. In 2012 is met het oog hierop de 1e herziening van het bestemmingsplan De Stadswerven vastgesteld. Dit plan maakt de bouw mogelijk van twee appartementenblokken van in totaal 64 woningen.

Tot op heden zijn deze woongebouwen niet gerealiseerd en wordt het terrein voor parkeren gebruikt. Het plan voor woningbouw zal op deze locatie wijzigen. Bij schrijven van deze toelichting is nog niet bekend hoe en in welke mate. Om deze reden is in onderhavig bestemmingsplan de 1e herziening bestemmingsplan De Stadswerven, locatie Oranjelaan integraal opgenomen.

Dit is deelgebied H, zie hoofdstuk 2.3.3.

Achter het bestaande 150kV Station Noordendijk en het 13kV Station Oranjelaan realiseert Stedin een nieuw 50/13 kV station. Het gebouw heeft een omvang van 24 m bij 19,2 m en een bouwhoogte van ca. 9 m.

In dit station worden een 13 kV schakelinstallatie en twee 50/13 kV transformatoren opgesteld. De functie van het station is het voorzien van de gehele binnenstad van Dordrecht van elektrische energie. Met een omgevingsvergunning is hiervoor van het geldende bestemmingsplan afgeweken.

Na het in bedrijf stellen van het nieuwe 50/13 kV station komt het huidige 13 kV station Oranjelaan beschikbaar voor een andere bestemming/functie. Ongeveer drie jaar later, na een vernieuwing van het 50 kV station Merwedehaven aan de Kerkeplaat en een uitbreiding van het 50 kV station Walburg in Zwijndrecht, komen ook het 150 kV - en het ten noorden van Villa Augustus gelegen - 50 kV station beschikbaar voor een andere bestemming/functie.

Omdat bij schrijven van deze toelichting nog niet bekend is voor welke functies deze nutsgebouwen benut (kunnen) gaan worden, worden deze gebouwen in dit bestemmingsplan conform hun huidige functie/bestemming bestemd.

Mochten in de komende periode voor deze gebouwen concrete en uitvoerbare initiatieven worden ontwikkeld, dan kan hieraan desgewenst medewerking worden verleend via een herziening of afwijking (omgevingsvergunning) van het bestemmingsplan.

2.3.3 Programma

Inleiding

In het traject Richting Kiezen heeft de gemeenteraad op 17 december 2013 een aantal besluiten genomen over het programma en de grondexploitatie van het project Stadswerven.

De grondexploitatie is bijgesteld als gevolg van de grote wijzigingen in de woningmarkt (zie hoofdstuk 6.2.).

De structureel gewijzigde marktsituatie heeft een ingrijpende aanpassing van de plannen noodzakelijk gemaakt, met behoud van de ruimtelijke kwaliteit en de ambitie dat deze ontwikkeling bijdraagt aan versterking van de (binnen)stad.

De gemeenteraad heeft aan de volgende hoofdlijnen van het stedenbouwkundig plan vastgehouden:

- de Maasstraat als hoofdas wordt op een zeer veilige hoogte aangelegd: 5.00 m NAP;
- de begane grond van de woningen aan de Maasstraat sluit aan op dit peil; en loopt iets af naar het water;
- hierop loodrecht kortere straten gericht op de rivier; ook licht aflopend naar het water;
- middelhoge etagebouw op een aantal markante hoeken; hogere etagebouw met name op locaties aan de noordzijde, aan de Beneden - Merwede;
- de verkaveling en het wegenpatroon van het stedenbouwkundig plan blijft in principe onaangetast;
- de kwaliteit is een uitgangspunt voor het gehele gebied en is neergelegd in het beeldregieplan. Het beeldregieplan wordt per deelgebied vertaald in beeldkwaliteitplannen. Die worden toegesneden op het specifieke deelgebied en op de op dat moment bestaande marktsituatie. Hierbij is de relatief hoge kwaliteit en de referentie naar het historisch havengebied van Dordrecht uitgangspunt;
- parkeren voor bewoners zoveel mogelijk op of onder binnenterreinen en gebouwen; voor bezoekers in de openbare ruimte. Hierbij wordt per deelgebied gezien of overwegend ondergronds realiseren van gebouwde parkeerplaatsen mogelijk is; voor een deel zal de huidige praktijk voor bovengronds parkeren waarschijnlijk worden doorgezet. Zo ontstaat op tal van plaatsen meer ruimte voor een meer ontspannen en groene inrichting van de binnenterreinen.

Op de volgende onderdelen is het project Stadswerven gewijzigd:

- lagere en minder etagebouwcomplexen (zie hierna);
- het gehele prijsniveau van de woningen is gedaald en daarmee de te realiseren grondprijzen (in de bijgestelde grondexploitatie is dit verwerkt);
- meer parkeeroplossingen op de begane grond, binnen de bouwblokken (zie hoofdstuk 2.3.2.1);
- mogelijkheden creëren voor particulier opdrachtgeverschap (zie hoofdstuk 2.3.2.1) ;
- menging van functies (zie hierna).

In het traject Richting Kiezen zijn de volgende deelgebieden onderscheiden:



Deelgebied A: "de Punt" inclusief de kraanbaan (bestemmingen Horeca - 1, Verkeer en Woongebied - 1).

Deelgebied B: "de Erven" inclusief de waterwoningen (bestemmingen Verkeer, Water en Woongebied - 2).

Deelgebied C: "de Haven noord" (bestemmingen Verkeer, Water en Woongebied - 3).

Deelgebied D: "Wervenpark west" (bestemmingen Verkeer en Woongebied - 4).

Deelgebied E: "Wervenpark oost" (bestemmingen Verkeer, Wonen - 1, Wonen - 2, en Woongebied - 5).

Deelgebied F: de Biesboschhal en de ten oosten daarvan geprojecteerde woningbouw (bestemmingen Gemengd - 1, Verkeer en Woongebied - 6).

Deelgebied G: "Haven zuid" en de Zuidelijke insteekhaven (bestemmingen Water en Woongebied - 7).

Deelgebied H: nieuwbouwlocatie ten noorden van Villa Augustus (Wonen - 2).

Deelgebied I: Regiokantoor en nieuwbouwlocatie aan de Vlijkade (buiten plangebied gelaten).

Deelgebied J: gebied rond het Energiehuis (bestemmingen Cultuur en Ontspanning 1-2, Verkeer, Wonen - 1 en Woongebied - 8).

Aangepast programma: woningen

De gemeenteraad heeft de woningtypen als volgt bijgesteld:

	Std.plan 2010	Std. Plan 2010	Richting Kiezen '13	Richting Kiezen '13	
Deelgebied	Aantal egw 2010	Aantal etagewon 2010	Aantal egw 2013	Aantal etagewon 2013	Toelichting
A	0	159	38	128	Gebied vergroot met deel B (i.v.m. leidingstrook); Deel laagbouw toegevoegd, in twee oostelijk gelegen blokken
B	122	140	80	98	Verdunning door lagere etagebouw
C	79	115	83	42	Verdunning door lagere en minder etagebouw
D	114	44	73	58	Wegens te lage kwaliteit woningen in binnengebied vervallen: meer ruimte voor parkeren en groen
E	27	42	18	40	
F	0	175	0	85	Hier is de dichtheid sterk teruggebracht, door (bijv.) een enkel complex in plaats van een dubbel complex te plaatsen. Hierdoor is er veel meer ruimte rond het complex, ook met parkeermogelijkheden.
G	54	0	54	0	
H	0	58	0	62	Meer kleinere woningen
I	0	270	0	0	In verband met onzekerheid regiokantoor geen exploitatie meer voor dit deelgebied gemaakt.
J	38	155	8	25	Bioscoop en parkeergarage nemen ruimte voor woningbouw in.
alle	434	1158	354	538	

Aangepast programma: menging van functies

In het stedenbouwkundig plan is een menging van functies opgenomen. Voor het stedenbouwkundig beeld zijn de functies in het gebied "de Punt" en in de Biesboschhal van belang. Daarnaast is ook de opname van kleinere winkel- en kantoormogelijkheden - al dan niet aan huis - langs de Maasstraat en de boulevard langs de Beneden - Merwede van belang voor een goede uitstraling.

De markt voor kantoren is naar verwachting voor de komende 10 jaar sterk verkleind. In het gebied wordt een zeker aanbod in stand gehouden, omdat hier specifieke watergeoriënteerde locaties zijn.

De horecavoorzieningen zijn behouden in het programma: "de Punt" en de Biesboschhal zijn goede locaties voor horeca. Aan de zuidzijde is met Khotinsky (Energiehuis) en de bioscoop al voldoende geprogrammeerd.

	Kantoor 2010	Kantoor 2013	Horeca 2010	Horeca 2013	
Deelgebied					
A	-	-	1.667	1.600*	
B	-	-	-	-	
C	-	-	-	-	
D	-	-	-	-	
E	17.696	8.696**	-	-	
F	-	-	2.278	2.000*	
G	-	-	-	-	
H	-	-	-	-	
I	-	-	-	-	
J	-	4.400***	1.111	-	
Totaal	17.696	13.096**	5.056	3.600*	

Tabel 1: kantoor- en horecaprogrammering

* In het bestemmingsplan is in afwijking van Richting Kiezen voor horeca uitgegaan van het volgende programma:

- voor deelgebied A is aangesloten bij het programma in de 2e herziening bp De Stadswerven (horeca 1.000 m² en hotel 3.500 m², via binnenplanse afwijking), en
- voor de Biesboschhal is uitgegaan van een maximum bedrijfsvloeroppervlak van 500 m².

** De kantoren in deelgebied E zijn komen te vervallen. Dit is een wijziging ten opzichte van de besluitvorming in het traject Richting Kiezen. Dit betekent dat het kantoorprogramma voor het totale plangebied is verkleind van 13.096 m² naar 4.400 m².

*** Het maximum vloeroppervlak aan kantoren, zoals gepland voor deelgebied J, zal met het oog op de nodige flexibiliteit voor alle deelgebieden, met uitzondering van H en I, gaan gelden. Dat betekent dus dat ook in andere deelgebieden kantoorvestiging mogelijk is, mits in totaal niet meer dan 4.400 m² wordt gerealiseerd. Zie hierna onder hoofdstuk 3.1.

Ook het programma aan winkels is ten opzichte van 2010 drastisch verminderd:

	Winkels 2010	Winkels 2013	Totaal 2010	Totaal 2013	
Deelgebied					
A	-	1.000*	1.667	2.600	
B	-	-	-	-	
C	1.111	500*	1.111	500	
D	9.078	3.000*	9.078	3.000	
E	-	-	17.696	8.696	
F	-	500*	2.278	2.500	
G	-	-	-	-	
H	-	-	-	-	
I	-	-	-	-	
J*	-	-	1.111	4.400	
Totaal	10.189	5.000*	32.941	21.696	

Tabel 2: Winkelprogrammering en overzicht totale programma

* Als gevolg van het naar beneden bijgestelde woningbouwprogramma, de landelijk ingrijpend gewijzigde situatie in de detailhandel (structureel) en het beleid en algemene regels van de verschillende overheden over detailhandel inclusief de Ladder voor duurzame verstedelijking is het winkelprogramma voor de Stadswerven verder verminderd naar:

- maximaal 600 m² b.v.o. voor zowel dagelijks als hoogfrequent niet-dagelijks aanbod in de bestemmingen Gemengd - 1 (Biesboschhal) en Woongebied 1-7;
- een vestiging van niet-dagelijks aanbod mag niet groter zijn dan 200 m² b.v.o..

Hierbij is rekening gehouden met een afnemende vraag naar winkelruimte, het interneteffect en het schrappen van de mogelijkheid van een supermarkt aan de Riedijkshaven.

Zie hierna onder hoofdstuk 3.1.

Mochten zich overigens in de (nabije) toekomst buiten het nu in het bestemmingsplan opgenomen metrage, nieuwe marktinitiatieven met een detailhandelskarakter aandienen dan zullen die afzonderlijk op basis van het regionale detailhandelsbeleid, de provinciale Verordening ruimte en de Ladder voor duurzame verstedelijking worden beoordeeld.

HOOFDSTUK 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

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

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

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

Voor wat betreft nationaal belang 9 (ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling) wordt verwezen naar hoofdstuk 4.11 waarin de watertoets is opgenomen.

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

Nationaal belang 13 behelst een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming.

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

Deze ladder is een procesvereiste. Dit houdt in dat bij ruimtelijke besluiten moet worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik. De ladder werkt met de volgende opeenvolgende stappen:

1. beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en intergemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen waarin nog niet elders is voorzien. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om de kwalitatieve vraag (bijvoorbeeld een bedrijventerrein waar zware milieuhinder mogelijk is of een specifiek woonmilieu) op regionale, intergemeentelijke schaal. Het passende regionale schaalniveau wordt voornamelijk bepaald door het woon-werkverkeer;
2. indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
3. indien herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

3.1.2 Amvb Ruimte

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

3.1.3 Structuurvisie Randstad 2040

Het Rijk wil dat de Randstad zicht ontwikkelt tot een concurrerende Europese topregio. De regio moet aantrekkelijk zijn om in te wonen, te werken, te recreëren en te investeren. Omdat te bereiken, heeft de overheid een visie ontwikkeld op hoe de Randstad er in 2040 uit moet zien.

Met de Structuurvisie Randstad 2040 geeft de overheid aan hoe de Randstad in 30 jaar kan uitgroeien tot een internationaal krachtige, duurzame en aantrekkelijke regio. Daarbij staan de steden centraal. Nieuwe woonhuizen en kantoren moeten vooral in de steden worden gebouwd, zodat de stad sterker en aantrekkelijker wordt. Bij steden komen natuurgebieden van topkwaliteit. Het Rijk wil het Groene Hart verbinden met het IJsselmeer, de Zeeuwse wateren, de kust en de Utrechtse Heuvelrug.

Er zijn vier belangrijke doelstellingen voor de Randstad in 2040:

- de Randstad bestand maken tegen klimaatverandering;
- combinaties van water, natuur, landschap, cultuurhistorie, wonen en werken moeten bijdragen aan meer verscheidenheid in recreëren en de woon- en werkomgeving;
- de internationaal sterke economische functies in de Randstad moeten worden versterkt en moeten goed internationaal verbonden zijn;
- de stedelijke regio's in de Randstad moeten ruimte en kwaliteit bieden voor wonen, werken en voorzieningen met een goede bereikbaarheid.

3.1.4 Toepassing Ladder voor duurzame verstedelijking

Sinds 1 oktober 2012 is in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Deze ladder moet voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen in bestemmingsplannen worden doorlopen en kent drie treden.

Allereerst dient bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling de vraag te worden beantwoord of er een regionale behoefte is (trede 1). Zo ja, dan dient bekeken te worden of deze behoefte op te vangen is binnen het bestaand stedelijk gebied (trede 2). Zo ja, dan is de beantwoording klaar. Zo nee, dan dient een locatie gezocht te worden die multimodaal ontsloten is of kan worden voor de resterende regionale behoefte (trede 3).

Bij toekomstige ontwikkelingen heeft inbreiding en herstructurering dus de voorkeur boven uitbreiding. Nieuwe ontwikkelingen vinden eerst plaats in het bestaande stedelijk gebied of binnen bestaande bebouwing. Wanneer uitbreiding buiten het stedelijk gebied noodzakelijk is dan is een optimale inpassing en bereikbaarheid van de ontwikkeling van belang. Onderhavig plangebied ligt in bestaand stedelijk gebied.

Dit bestemmingsplan voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Hieronder wordt verstaan: een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

In dit hoofdstuk zal per functie, namelijk wonen, detailhandel en kantoren, worden aangetoond dat er een regionale behoefte is.

Wonen

Met het rijk en de provincie Zuid-Holland zijn Verstedelijkingsafspraken gemaakt. Zie hoofdstuk 3.3.1. Daarin komt ook de Woonvisie Drechtsteden 2010-2020 aan de orde.

Detailhandel

In het traject Richting Kiezen is voor de Stadswerven in totaal 5.000 m² bruto vloeroppervlak aan detailhandel opgenomen.

Als gevolg van het naar beneden bijgestelde woningbouwprogramma, de landelijk ingrijpend gewijzigde situatie in de detailhandel (structureel) en het beleid en de algemene regels van rijk en provincie is het detailhandelsprogramma voor de Stadswerven verder verminderd naar maximaal 600 m² bruto vloeroppervlak. Een vestiging van niet-dagelijks aanbod mag niet groter zijn dan 200 m² b.v.o..

Dit is *inclusief* de reeds voor een supermarkt bestemde winkelruimte van 800 m² b.v.o. aan de Riedijkshaven. Omgerekend naar verhuurbaar vloer- of winkeloppervlakte gaat het om ca. 600 m². Met de realisatie van het dagelijks aanbod op de Stadswerven komt deze gebruiksmogelijkheid/bestemming te vervallen.

Het in dit bestemmingsplan opgenomen aantal m² aan detailhandel betreft primair dagelijks en hoogfrequent niet-dagelijks wijkverzorgend aanbod met een omvang dat past bij het aantal inwoners in het plangebied; het laagste niveau in de opbouw van de detailhandelsstructuur van de Drechtsteden. Hier is geen ruimte voor perifere of grootschalige detailhandel. Het programma van maximaal 600 m² b.v.o. past in de fijnmazige detailhandelsstructuur van Dordrecht. Voor het dagelijks aanbod op de Stadswerven bestaat draagvlak en behoefte met de ontwikkeling van ruim 800 woningen (ca. 1.800 inwoners met een bovengemiddeld inkomen) aangevuld met een gemiddeld toevloeiingspercentage van inwoners buiten de Stadswerven om. De toekomstige bewoners dienen in de directe omgeving te worden voorzien in het dagelijks aanbod. De winkels dragen eveneens bij aan de gewenste functiemenging en levendigheid in het gebied, met eveneens de aanwezigheid van stedelijke en culturele publieksvoorzieningen en de mogelijkheid van gebruik van woningen voor kleinschalige dienstverlening- en kantoorfuncties die eveneens voor traffic zorgen. Voor een compleet aanbod van winkels zijn de bewoners van de Stadswerven en de Riedijkshaven aangewezen op de binnenstad (niet-dagelijks aanbod), maar ook op het op geringe afstand gelegen supermarktcluster aan de Merwedestraat.

Kantoren

In de regionale kantorenstrategie (zie ook hoofdstuk 3.3) is de totale ruimtebehoefte kantoren tot 2020 becijferd op 130.000 m². Hiervan kan naar verwachting 80.000 m² worden opgevangen in bestaand aanbod (al dan niet via herstructurering, modernisering) en de rest (50.000 m²) via nieuwbouw.

De regionale kantorenstrategie houdt dus rekening met zowel modernisering van bestaand, verouderd aanbod als met specifieke nieuwbouwbehoefte bij bedrijven.

Daarmee wordt ruimte geboden aan de diversiteit van de markt, die immers niet homogeen is: het is niet reëel om te eisen dat eerst alle leegstand moet worden opgevuld, waarna pas weer nieuwbouw mag worden gerealiseerd.

De regionale kantorenstrategie wil ook ruimte bieden voor maatwerk. Vandaar de 80/20 regel: minimaal 80% van de nieuwbouw dient op de voorkeurslocaties plaats te vinden, met ruimte voor maatwerk op overige locaties. Stadswerven is een locatie waar dit maatwerk geboden kan worden.

Vanwege structurele veranderingen in de kantorenmarkt, samenhangend met de sterk verzwakte economische situatie, is het oorspronkelijke omvangrijke kantorenprogramma voor Stadswerven niet haalbaar en niet wenselijk gebleken.

Om de ambitie van een levendige stadswijk met ruime mogelijkheden voor combinaties van wonen en werken overeind te houden is het gewenst om, zij het op een meer beperkte schaal, werkfuncties, waaronder de kantoorfunctie, in het gebied mogelijk te maken. Hierbij wordt niet meer in termen van zelfstandige, monofunctionele kantoorgebouwen gedacht, maar aan diverse vormen van gecombineerd wonen en werken, waarbij flexibiliteit en uitwisselbaarheid van woon- en kantoorfuncties belangrijke voorwaarden zijn. Dit sluit aan op een groeiende trend in de samenleving waarbij wonen en werken op een meer natuurlijke wijze in elkaar overlopen. Zie bijvoorbeeld de opkomst van de Civic Economy en de experimenten met de bouw van zogenaamde Solids, met een optimale keuzevrijheid en een levendige functiemenging.

Het bestemmingsplan biedt dan ook, naast de gebruikelijke beroepsuitoefening aan huis, de mogelijkheid voor:

- op gronden met de bestemming Woongebied 1-8:
 1. woon-werkunits met flexibele uitwisselbaarheid van de woon- en werkfunctie met een brutovloeroppervlak van de werkfunctie (i.c. kantoor) van maximaal 250 m²;
- op gronden met de bestemming Woongebied 1-7:
 2. één zelfstandig kantoor met een brutovloeroppervlak van maximaal 1.000 m²;
- op gronden met de bestemming Horeca-1 (kraanbaan):
 3. één zelfstandig kantoor met een brutovloeroppervlak van maximaal 1.000 m².

Het totale kantorenvolume ad 1. tot en met ad 3. is gemaximeerd op 4.400 m².

Zie in dit verband hoofdstuk 2.3.3.

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

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. Met het oog hierop hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland op 9 juli 2014 de Visie ruimte en mobiliteit (VRM) vastgesteld. Deze visie 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. Dit 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.

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

In de VRM zijn 4 thema's te onderscheiden, namelijk:

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 bedrijvent centra 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.

In lijn met de maatschappelijke behoefte zet de provincie in op het beter benutten van het bestaand stads- en dorpsgebied. De Stadswerven ligt in bestaand stads- en dorpsgebied. Indien een gemeente een ruimtelijke ontwikkeling wil realiseren, wordt de ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen. De provincie wil bevorderen dat de ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten bestaand stads- en dorpsgebied.

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. 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 VRM hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland de Verordening ruimte vastgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen.

Artikel 2.1.1 van de Verordening is relevant voor onderhavig bestemmingsplan, d.i. de ladder voor duurzame verstedelijking. Dit bestemmingsplan maakt een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk.

Daarnaast dient aan de volgende artikelen te worden getoetst:

- artikel 2.1.2 Kantoren
- artikel 2.1.4 Detailhandel
- artikel 2.2.1 Ruimtelijke kwaliteit
- artikel 2.3.5 Molenbiotoop
- artikel 2.4.3. Buitendijks bouwen

3.2.3 Toets aan algemene regels

Toepassing ladder voor duurzame verstedelijking

Naast de Woonvisie is in Drechtstedenverband ook een kantorenstrategie vastgesteld en een detailhandelsvisie ontwikkeld. Zie hierna onder 3.3. In hoofdstuk 2.3.3 is het functionele programma voor de Stadswerven toegelicht. Hieruit is gebleken dat het programma naar beneden is bijgesteld.

Kantoren

In de Visie ruimte en mobiliteit en de Verordening ruimte wordt een stringent kantorenbeleid gevoerd: nieuwe kantoren zijn alleen mogelijk op beperkt aantal met name genoemde "concentratielocaties". In de Drechtsteden is dat Dordrecht-CS en Businesspark Amstelveen. Buiten de kantorenconcentratiegebieden zijn alleen zelfstandige kantoren tot max. 1.000 m² bvo toegestaan.

Dit bestemmingsplan maakt geen grootschalige nieuwe kantoren mogelijk. Wel wordt er ruimte geboden voor maatwerk aan partijen, die zich in het gebied willen vestigen. Het totale brutovloeroppervlak aan nieuwe kantoren in de nieuwe woongebieden is vastgesteld op maximaal 4.400 m². Zie in dit verband de hoofdstukken 2.3.3 en 3.1.4.

Detailhandel

Ook het beleid van de provincie over nieuwe detailhandel is restrictief. Het programma aan detailhandel is vastgesteld op maximaal 600 m2 bruto vloeroppervlak. Voor de motivering hiervan wordt verwezen naar hoofdstuk 3.1.4.

Ruimtelijke kwaliteit

De Stadswerven is gelegen in bestaand stads- en dorpsgebied (BSD). De ruimtelijke ontwikkeling past binnen de aard en schaal van het gebied. De provincie Zuid-Holland heeft eerder ingestemd met de ontwikkeling van dit gebied. Verwezen zij naar het besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland d.d. 18 oktober 2005 ter goedkeuring van het bestemmingsplan De Stadswerven en de beschrijving van de toekomstige ruimtelijke en functionele structuur in hoofdstuk 2.3. Hierin komt de ruimtelijke kwaliteit uitgebreid ter sprake.

Molenbiotoop

Bestemmingsplannen voor gronden geleden binnen de molenbiotoop van traditionele windmolens moeten de vrije windvang en het zicht op de molen voldoende garanderen. Dat is in dit bestemmingsplan het geval.

Buitendijkse waterveiligheid

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben in april 2010 besloten dat de provincie:

- een risicomethodiek ter beschikking stelt waarmee gemeenten de risico's op slachtoffers en maatschappelijke ontwrichting bij een overstroming in buitendijks gebied kunnen inschatten;
- met betrokken partners een afsprakenkader opstelt en ondertekent waarmee onder andere afspraken worden gemaakt over het gebruik van de risicomethodiek;
- het beleid verankert in de structuurvisie, waarmee een basis ontstaat voor zienswijzen op bestemmingsplannen.

In buitendijkse gebieden van de grote rivieren neemt de druk op de ruimte toe. De provincie ziet het als haar rol om te zorgen dat gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen in deze gebieden ook gezien klimaatverandering, een goede afweging maken.

In de VRM wordt hierover het volgende opgemerkt:

"Kwetsbare buitendijkse gebieden

De provincie vindt het wenselijk dat gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen in buitendijkse gebieden van het benedenrivierengebied een inschatting maken van het slachtoffer risico bij overstromingen en verantwoorden hoe zij daarmee omgaan.

Buitendijkse gebieden zijn gebieden die niet beschermd worden door een primaire kering. Door hun ligging zijn het vaak aantrekkelijke gebieden voor wonen en werken. Veel buitendijkse gebieden – zoals de Kop van Zuid in Rotterdam en de Maasvlakte – liggen hoog genoeg waardoor water geen bedreiging vormt. Lagergelegen buitendijkse gebieden hebben daarentegen een relatief grote kans op overstromingen."

In de Verordening ruimte zijn hiervoor de volgende regels opgenomen:

"Artikel 2.4.3 Buitendijks bouwen

Een bestemmingsplan voor gronden binnen het buitendijks gebied, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op 'Kaart 11 Waterveiligheid', dat nieuwe bebouwing mogelijk maakt, bevat in de toelichting een inschatting van het slachtoffer risico bij een eventuele overstroming en een verantwoording van de afweging die is gemaakt voor het toelaten van nieuwe bebouwing." In hoofdstuk 4.11.2 van deze toelichting wordt hierover verantwoording afgelegd.

Dit bestemmingsplan voldoet aan het beleid en de algemene regels van de provincie.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Wonen

Woonvisie Drechtsteden 2010-2020

In de Woonvisie Drechtsteden geven de gemeenten in de Drechtsteden aan, dat ze het vestigingsklimaat van de Drechtsteden willen verbeteren. Hiertoe willen ze onder meer met nieuwe woningen kwaliteit toevoegen aan de woningvoorraad, en met nieuwe aantrekkelijke woonmilieus tot een grotere differentiatie komen in het woningaanbod.

Het project Stadswerven is in de woonvisie benoemd als een van de sleutelprojecten en speelt, als goed gelegen locatie aan het water en nabij de binnenstad, een belangrijke rol om deze doelen te bereiken.

In de woonvisie is het programma ook in aantallen uitgewerkt. Regionaal wordt de bouw van 10.000 à 12.000 woningen in de periode 2010-2020 voorzien, waarvan 5.000 in Dordrecht.

Dit is inclusief een opgave voor vervangende nieuwbouw van 3.000 à 4.000 woningen, netto is er daarmee sprake van een toevoeging van 7.000 à 8.000 woningen.

Dordrecht heeft als centrumstad daarbij tot taak om onder andere te voorzien in ca. 2.000 woningen in het centrum- en levendig stedelijke woonmilieu, waartoe ook Stadswerven behoort. In dit milieu is aandacht voor een mix van wonen, werken en centrumvoorzieningen. Aangezien de woningvoorraad in de Drechtsteden wordt gekenmerkt door het relatief hoge aandeel sociale woningen ligt de nadruk in het bouwprogramma op de bouw van duurdere woningen in de marktsector. Gezien de hoge negatieve migratie blijft, dat men name de hogere inkomensgroepen moeilijker een woning in de Drechtsteden kunnen vinden. Met de bouw van kwalitatief betere en duurdere woningen voor hen ontstaat er meer ruimte om hen aan de regio te binden.

Bij uitwerking van het programma staat het behalen van de kwaliteit voorop, daarna de te behalen termijn en ten slotte de kwantitatieve opgave. Dit alles geldt ook voor de Stadswerven. Deze aantallen zijn gebaseerd op de demografische ontwikkeling.

Voor 2010-2020 werd in 2008 een groei verwacht van 6.700 huishoudens, hetgeen dicht bij de beoogde toename van 7.000 à 8.000 woningen ligt.

De regionale woonvisie geldt voor de gemeente Dordrecht als beleidsuitgangspunt voor het woonbeleid. De provincie heeft ingestemd met de regionale woonvisie.

Verstedelijkingsafspraken

De uitgangspunten van de woonvisie komen ook terug in de met het rijk en de provincie Zuid-Holland gemaakte Verstedelijkingsafspraken.

Hierin is afgesproken dat de Drechtsteden een kwaliteitssprong maken door de kwaliteitsachterstand ten opzichte van andere regio's, zowel bij wonen, het voorzieningenaanbod en economie in te lopen.

In de afspraken is ook de sloop van 4.000 en de bouw van 12.000 woningen opgenomen, waarvan 80% binnenstedelijk. Ook hierin is een betere differentiatie in woonmilieus een belangrijk uitgangspunt. De bouw van de 12.000 woningen is er mede op gericht om het totaal aantal van 175.000 woningen in de stedelijke regio's in de Zuidvleugel te realiseren.

Voor de periode 2010-2015 is, als onderdeel van de opgave voor de Drechtsteden, voor Dordrecht een bouwopgave van 5.000 à 6.000 woningen overeengekomen. Circa 75% hiervan wordt binnen het bestaand stedelijk gebied gerealiseerd, waartoe ook de Stadswerven behoort.

Achterliggend onderzoek woningbehoefte

De aantallen in de woonvisie en de verstedelijkingsafspraken zijn gebaseerd op prognoses voor de demografische ontwikkeling en onderzoek naar de kwalitatieve woningbehoefte. Voor 2010-2020 werd in de Pearlprognose van 2008 een groei verwacht van 6.700 huishoudens.

De Primosprognose 2009 kwam uit op een groei van 7.100 huishoudens. De Primosprognose 2011 komt inmiddels uit op een groei van 8.600 huishoudens. Deze toename wordt veroorzaakt door de toegenomen buitenlandse migratie.

Voor de kwalitatieve woningbehoefte is zowel gebruik gemaakt van het Woonwensenonderzoek Drechtsteden uit 2006, als de kwalitatieve Woningmarktverkenning Zuid-Holland 2007, waarin ook gegevens voor de Drechtsteden zijn opgenomen. Daarnaast vindt twee à driejaarlijks een verhuisonderzoek naar de feitelijke verhuizingen plaats. Ook wordt de afzet van woningen maandelijks gemonitord.

Regelmatig worden nieuwe verkenningen verricht naar de actuele situatie op de woningmarkt. Kwalitatief blijkt er vooral behoefte aan centrum- en levendig stedelijk, rustig stedelijk en groenstedelijke woonmilieus. Het plan Stadswerven is de locatie die het beste voldoet aan de vereisten van het levendig stedelijke woonmilieu: gelegen nabij de vele centrumvoorzieningen, waarvan er een aantal naar het project Stadswerven zijn verplaatst in het Energiehuis.

Actualisatie

Als gevolg van de economische situatie en het lage consumentenvertrouwen is de situatie op de woningmarkt sinds het verschijnen van de regionale Woonvisie aanzienlijk verslechterd. Om deze reden heeft de Drechtstraad op 14 januari 2014 de regionale Woonstrategie Drechtsteden vastgesteld. Deze woonstrategie is een uitvoeringsstrategie voor het realiseren van de doelstellingen van de Woonvisie Drechtsteden. De regionale woonvisie 2010-2020 blijft het uitgangspunt, maar de weg er naar toe is veranderd. Het regionale woonbeleid blijft gericht op kwaliteitsverbetering.

De demografische gegevens waarop de Woonvisie is gebaseerd zijn niet substantieel veranderd. De bevolking groeit nog steeds licht en als gevolg van de vergrijzing zal het aantal huishoudens blijven toenemen. Voor de Drechtsteden is de verwachting dat er zeker tot ca. 2030 sprake zal zijn van groei.

In de rapportage Wonen in Drechtsteden 2014 wordt geconstateerd dat de woningmarkt inmiddels weer enigszins aantrekt. Verder wordt geconcludeerd dat het regionale woningbouwprogramma goed is afgestemd op de woningvraag, zowel op de korte termijn als de lange termijn. Daarnaast wordt in deze rapportage bevestigd dat er behoefte is aan meer woningen voor hogere inkomens. Stadswerven is en blijft één van de belangrijkste locaties om deze doelstelling te realiseren, zeker voor het levendige stedelijke woonmilieu.

Vanuit de afzet is daarbij flexibiliteit in programma en afzet in kleine tranches wenselijk. Binnen de totale woningbehoefte is voldoende ruimte voor het project Stadswerven. Daarbinnen is particulier opdrachtgeverschap een goed middel om het juiste product te kunnen bieden en kwaliteit te realiseren. Met het project Stadswerven kunnen de hogere inkomens dus behouden blijven voor de Drechtsteden, waarbij de specifieke kwaliteiten van de locatie, o.a. de ligging aan het water en het centrum, ervoor zorgen dat deze locatie onderscheidend is van locaties elders in Dordrecht en omgeving.

Vanuit beleidsmatig oogpunt wordt de meerwaarde van ontwikkeling van deze locatie dan ook hoog ingeschat, zeker gezien de behoefte aan extra woningen in het duurdere segment.

Per brief d.d. 21 oktober 2014 hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland deze rapportage als kader voor de verantwoording van de woningbouwopgave in bestemmingsplannen aanvaard.

In 2015 is de regionale woonvisie geactualiseerd. Het beleid blijft inzetten op kwaliteitsverbetering van het vestigingsklimaat, de woningvoorraad en de woonomgeving, maar ook op energiezuinig wonen, het vergroten van de aantrekkelijkheid van het wonen, de herijking van de afspraken met de sociale sector en de combinatie met zorg.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben op 3 november 2015 de geactualiseerde regionale woonvisie als kader voor de verantwoording van de woningbouwopgave in bestemmingsplannen, zoals bedoeld in de provinciale Verordening ruimte, aanvaard.

Deze aanvaarding geldt tot het moment waarop Gedeputeerde Staten een besluit hebben genomen over de actualisering van de regionale woonvisie in 2017 op basis van de nieuwe woningbehoefteraming en bevolkingsprognose.

3.3.2 Kantoren

De Drechtstraad heeft op 9 juni 2015 de actualisatie Kantorenstrategie Drechtsteden 2015 vastgesteld. Hierin wordt geconstateerd dat de gemeenten in de Drechtsteden er in zijn geslaagd de planvoorraad nieuwbouwkantoren (die begin 2013 nog 185.000 m2 bvo bedroeg) terug te brengen tot ca. 114.000 m2 bvo. Deze reductie was noodzakelijk vanwege de verdere verslechtering van de kantorenmarkt, landelijk, maar ook in de Drechtsteden. Daarmee is de omvang van de plancapaciteit redelijk in overeenstemming gebracht met de ruimtebehoefte aan nieuwbouwkantoren, die voor de periode 2013 – 2030 wordt geraamd op 87.500 à 100.000 m2 bvo. Onderdeel van deze planreductie was het terugbrengen van de plancapaciteit op Stadswerven, van 12.000 m2 bvo in 2013 tot 4.400 m2 bvo in onderhavig bestemmingsplan.

In de Drechtsteden is het aantal regionale voorkeurslocaties teruggebracht van 6 naar 4, te weten: Schil-West en Amstelwijck in Dordrecht, Station Zwijndrecht en Station Sliedrecht. De overige locaties, waaronder Stadswerven, betreffen locaties voor kleinschalige zelfstandige kantoren tot maximaal 1.000 m2 bvo per vestiging.

De geactualiseerde Kantorenstrategie Drechtsteden 2015 is op 10 juni 2015 door het Drechtstedenbestuur aangeboden aan het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland met het verzoek deze formeel te aanvaarden. Aanvaarding houdt in dat deze Kantorenstrategie geldt als kader voor verantwoording van de kantorenopgave in bestemmingsplannen zoals bedoeld in art. 2.1.1 lid 3 en art. 2.1.2 lid 2a van de Verordening Ruimte 2014 van de Provincie Zuid-Holland. Bij schrijven van deze toelichting is de concept aanvaardingsbrief van het college van Gedeputeerde Staten nog in behandeling bij Provinciale Staten van Zuid-Holland.

3.3.3 Detailhandel

Als gevolg van de ingrijpend gewijzigde marktsituatie sinds 2007 hebben de Drechtsteden in 2013 besloten om de detailhandelsvisie te actualiseren. In deze nieuwe ontwerp visie wordt een duidelijke(re) keuze gemaakt voor het inzetten op versterking van de perspectiefrijke winkelcentra en het transformeren van weinig kansrijke locaties (winkelstrips) op het laagste niveau.

In de Ontwerp Detailhandelsvisie wordt door de regio Drechtsteden expliciet gekozen voor een verdere versterking van de perspectiefvollere centra, met ruimte voor schaalvergroting en vernieuwing. Daarbij kiezen de Drechtsteden er voor om terughoudend om te gaan met de toevoeging van nieuwe winkelmeters buiten de bestaande hoofdwinkelcentra om. Toevoeging kan alleen wanneer is van voldoende (toekomstig) draagvlak of van het bevorderen van de dynamiek in de dagelijkse sector. De Ladder voor duurzame verstedelijking vraagt ook om een stevige onderbouwing van de marktbehoefte en regionale afstemming. Met de actualisatie in 2013 is daarop voorgesorteerd.

De in het bestemmingsplan opgenomen detailhandelsprogramma is hiermee in overeenstemming (zie de hoofdstukken 2.3 en 3.1.4).

Dit bestemmingsplan voldoet aan het regionale beleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Dordrecht 2040

De gemeenteraad stelde op 17 december 2013 de Structuurvisie Dordrecht 2040 vast. Hierin komt de Stadswerven uitgebreid aan de orde en wordt de visie op het gebied uiteengezet.

De raad: "Stadswerven is een locatie in ontwikkeling aan de rand van de historische binnenstad. De unieke kwaliteiten van de locatie dragen sterk bij aan het profiel van Dordrecht waterstad. Hier wordt aan de versterking van het woonklimaat en van het (regionale) voorzieningenaanbod gewerkt. Aan de zuidzijde van het gebied is een cultureel cluster ontwikkeld."

En: "Wij geven de komende jaren topprioriteit aan de ontwikkeling van Stadswerven als toevoeging aan de historische binnenstad. De bijzondere publieksvoorzieningen zoals het Energiehuis en de bioscoop dragen bij aan de versterking van het woon-, werk- en leefklimaat van de stad. Het tempo van de ontwikkeling zal mogelijk lager liggen dan oorspronkelijk gedacht. Daarom stimuleren wij tijdelijk gebruik, zoals de Ark en de Biesboschhal, als goed middel om levendigheid te creëren en als mogelijke aanjager voor de totale ontwikkeling van het gebied."

Stadswerven hoort tot het leefmilieu "Levendig Centrum". Het levendig stedelijke centrummilieu bevat de plekken in de stad met hoge dichtheden en een hoge mate van functiemenging, waar meerdere verkeersstromen samenkomen en sprake is van een goede bereikbaarheid. In deze gebieden is sprake van een sterke menging en veel combinaties van functies als wonen, kantoren en allerlei commerciële en maatschappelijke voorzieningen. De gebruiksintensiteit is er hoog. De historische binnenstad en de 19e Eeuwse schil (inclusief Stadswerven) vormen het centrum van Dordrecht. Dit gebied is geografisch gezien centraal in de regio Drechtsteden en kenmerkt zich door veel functiemenging, een hoog voorzieningenniveau en een afwisselende bebouwing met ruimte voor grootschalige kantoren. Station Dordrecht, het busstation op de Spuiboulevard en de Waterbushaltes zijn de belangrijke openbaar vervoerspunten. De woningvoorraad in het centrum is gevarieerd met een hoge dichtheid en intensiteit.

Bijzondere aandacht is er voor de brug van de binnenstad naar de Stadswerven, waterveiligheid (adaptief bouwen), cultuurhistorie en het Warmtenet van HVC.

3.4.2 Kantoren

De kantorenmarkt van Dordrecht (en de Drechtsteden) is zwak: het leegstandspercentage is hoog (18% in de regio totaal, 23% in Schil-West).

In het traject Richting Kiezen is al fors gesneden in plancapaciteit: Maasterras, Gezondheidspark en ook Stadswerven. Businesspark Amstelwijck is de nieuwbouwlocatie voor kantoren in Dordrecht.

Het bestaande kantorengedied In de Schil-West staat voor een forse transformatieopgave. Dit vereist terughoudendheid in het ontwikkelen van nieuwe plannen, die in ieder geval moeten passen in de Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.4.3 Detailhandel

Het lokale detailhandelsbeleid staat verwoord in de Structuurvisie detailhandel en horeca uit 2002. Deze structuurvisie uit 2002 biedt een kader voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de structuurbepalende elementen op het gebied van detailhandel en horeca in Drechtsteden.

Dit bestemmingsplan voldoet aan het gemeentelijke beleid.

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.

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

Monumentenwet 1988

Op grond van artikel 35 van de Monumentenwet 1988 kunnen de Ministers van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en van Infrastructuur en Milieu beschermde dorps- en stadsgezichten aanwijzen. De gemeenteraad dient dan een beschermend bestemmingsplan vast te stellen (artikel 36 lid 1 Monumentenwet 1988).

Besluit ruimtelijke ordening

Sinds 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.

Provinciaal beleid: Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland

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

- de kenmerkenkaart, waarop de kenmerkende nederzettingsspatronen, landschapsspatronen en de archeologische opbouw van het landschap zijn weergegeven;
 - de waardekaart, waarop de waardevolle structuren van de kenmerkenkaart zijn gewaardeerd.
- Deze cultuurhistorische kenmerken en waarden vormen de input bij processen van culturele planologie.

Gemeentelijk beleid: Erfgoednota Dordrecht maakt geschiedenis; Erfgoedverordening Dordrecht

Streven is om het erfgoedbeleid steeds meer onderdeel te maken van het beleid op het gebied van de ruimtelijke kwaliteit en inrichting. Daarbij gaat het uitdrukkelijk niet alleen om objecten, maar ook om structuren die iets vertellen of verwijzen naar de historische ontwikkeling van Dordrecht. Hierin past het voornemen om gemeentelijke monumenten aan te wijzen, maar ook om cultuurhistorische beleidskaarten te maken waarop ook te verwachten waarden zijn aangegeven. Nader onderzoek dient uit te wijzen of deze waarden daadwerkelijk aanwezig zijn, hoe groot deze zijn en hoe deze in kunnen worden gezet voor de gebiedsontwikkeling.

Gemeentelijke monumenten

In het plangebied zijn vijf gemeentelijke monumenten aangewezen.

Archeologische waarden

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 opgravingvergunning voor het eigen grondgebied. De gemeente voert dus sinds 1995 een eigen beleid wat betreft archeologie. Sinds de invoering van de Wet op de archeologische monumentenzorg in 2007 dienen archeologische waarden wettelijk in de besluitvorming rond ruimtelijke ordeningsprocessen meegewogen te worden. In de praktijk gebeurde dit in Dordrecht al sinds 1995.

In 2009 is de archeologische verwachtingskaart voor de gemeente Dordrecht opgesteld.

De kaart is een detaillering en uitwerking van de kaarten die op nationale en provinciale schaal beschikbaar zijn. Op het gemeentelijk grondgebied varieert de verwachting van laag tot zeer hoog. In het bij de kaart behorende rapport "Stad en Slib: het archeologisch potentieel van het Eiland van Dordrecht in kaart gebracht" is de onderbouwing voor de hoogte van de verwachting verwoord. In de Erfgoedverordening Dordrecht (2010) zijn aan de archeologische verwachtingen verschillende voorwaarden en vrijstellingen verbonden. Deze voorwaarden en vrijstellingen worden uiteindelijk in de nieuwe bestemmingsplannen opgenomen.

Archeologisch onderzoek in de gemeente Dordrecht is gericht op kenniswinst wat betreft de bewonings- en ontwikkelingsgeschiedenis van de stad en het Eiland. Van groot belang hierbij is het ontstaan en de ontwikkeling van de stad, de reconstructie van het (cultuur)landschap van het Eiland van Dordrecht en de relatie tussen stad en platteland vóór de ingrijpende St. Elisabethsvloed van 1421.

Hiermee sluit de gemeente aan op de Nationale Onderzoeksagenda Archeologie, waarin de relatie tussen mens en landschap in West Nederland binnen de middeleeuwse bewoningsgeschiedenis een speerpunt vormt en uitgewerkt moet worden. De provincie Zuid Holland kent een grote waarde toe aan locaties die informatie bevatten over de ontginning van het veenlandschap in de middeleeuwen. Het is deze ontginning van het veen en de daarmee samenhangende structuren zoals kaden, dijken, sluizen en die ook nu nog beeldbepalend zijn voor het Hollands landschap. Het Eiland van Dordrecht speelt in landschap een opvallende rol vanwege het in 1421 verdrongen en daarna volledig afgedekte landschap, waaraan de huidige Biesbosch een blijvende herinnering is.

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

4.1.2 Onderzoek

Historische ontwikkeling

Voor de Sint Elisabethsvloed in 1421 maakte het gebied deel uit van de Grote of Zuid-Hollandse Waard, een enorm veengebied dat zich uitstrekte tussen Maasdam in de Hoeksche Waard tot Heusden. Het gebied werd door middel van ontginning sinds de 11e eeuw ontwikkeld tot een uitgestrekt landbouwgebied.

De Sint Elisabethsvloed maakt aan dit alles een abrupt einde. Het gebied langs de (Beneden) Merwede kwam voor langere tijd onder water te staan, waarin door aanslibbing een gors is ontstaan, het huidige gebied de Staart.

Liggend buiten de oude binnenstad is het gebied pas aan het eind van de 18e eeuw weer betrokken bij de stedelijke ontwikkeling. Voor die tijd was sprake van een vrij ontoegankelijk buitengebied. Het profiel van de (Beneden) Merwede was aanmerkelijk breder dan tegenwoordig. Ook het Wantij en de Vlij namen meer plaats in. Meer in oostelijke richting was sprake van een Biesbosch landschap met grienden, rietlanden en kreken en killen, soms afgewisseld met agrarisch geëxploiteerde gronden.

In 1603 werden de Noordendijk, Groenedijk en Krommedijk aangelegd, waarmee de polder het Oude Land van Dubbeldam werd gerealiseerd.

Begin 17e eeuw was de stad dichtgegroeid met bebouwing, als gevolg waarvan bedrijvigheid zich verplaatste naar locaties daarbuiten, waaronder het Lijnbaangebied. Door deze ontwikkeling ontstond de behoefte aan een nieuwe toegang tot de stad die aanvankelijk werd gemarkeerd door een kleine poort (circa 1640), ter plaatse van de huidige Noordersluisbrug.

In die tijd lag de nadruk van de Dordtse economie op de handel, waarbij werd geprofiteerd van de ligging aan rivieren, die een belangrijke transportverbinding vormden met grote delen van Europa. Noordelijk van de Noordendijk vestigden zich scheepswerven, houthandelaren en –zagerijen en een touwslagerij. Verder verzezen er meerdere molens die onder andere werden gebruikt voor het verzagen van het over water aangevoerde hout. Hout was in die tijd een belangrijke bouwstof. De woningen die in het gebied in kleine bouwblokken langs de Noordendijk en de Lijnbaan werden gebouwd waren bestemd voor de bedrijfseigenaren en de arbeiders in die bedrijven. In die tijd bevonden zich ten zuiden van de Noordendijk tuinderijen, blekerijen en houtbedrijven.

In de tweede helft van de 19e eeuw speelde zich in Dordrecht de overgang van handels- naar industriestad af. De scheepshandel stort in door de aanleg van de Nieuwe Waterweg (1866) en de opkomst van het stoomschip.

Ten noorden van de Noordendijk was met name de industrialisatie merkbaar. Molens en houthandels verdwenen en op den duur ook de scheepswerven. De in het Lijnbaangebied gelegen houthaven werd eind 19e eeuw gedempt. In die periode verzezen nieuwe fabrieken waaronder in 1898 de Dordtse Meterfabriek aan de Lijnbaan en in 1910 het Elektriciteitsbedrijf aan de Noordendijk. Inmiddels was de woonbebouwing aan de Noordendijk flink toegenomen. Later moesten voor de bouw van de centrale en zijn latere uitbreidingen in de periode 1915-1928 weer woningen worden gesloopt. Gespaard bleef de 18e-eeuwse molen Kijk over den Dijk (rijksmonument).

In het gebied ten zuiden van de Noordendijk maakten de tuinderijen en blekerijen plaats voor arbeiderswoningen.

De Kop van de Staart kwam veel later tot ontwikkeling. Kaarten geven de bebouwingsgeschiedenis van het gebied goed weer. Hieruit blijkt dat midden 19e eeuw van bebouwing op de Kop van de Staart geen sprake was. Een kaart uit 1894 geeft aan dat op deze plaats een schietbaan en een expeditieplaats van de pontoniers was gevestigd. In 1901 besloot de gemeenteraad het gebied op te hogen en in gebruik te geven als industriegebied. Dit gebied werd toegankelijk via de nieuw aangelegde Oranjelaan. De Prins Hendrikbrug, die de Staart verbindt met de stad, dateert uit 1910.

Scheepsbouw voerde hier lange tijd de boventoon en bepaalde het karakteristieke beeld van scheepshellingen, kranen, staal en schepen. Scheepswerf 'De Biesbosch' nam in het gebied de belangrijkste plaats in.

Ten tijde van de bedrijfsbeëindiging bevonden zich in het gebied meerdere karakteristieke industriële gebouwen en objecten. Een klein aantal van deze - de Biesboschhal (1949-1955), de scheepshellingen, de kraanbaan en twee havens zijn nu nog aanwezig en vertegenwoordigen de cultuurhistorische waarde van het gebied.



Zicht op de twee insteekhavens en de beide scheepshellingen (1965-1970)

Beschermd stadsgezicht

Sinds 5 juni 2013 valt een deel van het plangebied onder het beschermd stadsgezicht negentiende-eeuwse schil van Dordrecht. Het betreft de bebouwing aan de Noordendijk vanaf de Noordersluisbrug tot en met het Energiehuis. In dit deel van het beschermd stadsgezicht bevinden zich enkele gemeentelijke monumenten en een rijksmonument. Deze zijn hierna onder rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten beschreven.

De Noordendijk is onderdeel van de hoofdstructuur van de negentiende-eeuwse schil en vormt één van de radiale verbindingen tussen binnenstad en buitengebied. Tevens vormde het vroeger de grens tussen het woongebied ten westen van de dijk en het buitendijkse industriegebied ten oosten van de dijk.

Uit de toelichting op de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht:

"Het beschermd stadsgezicht 19e-eeuwse Schil Dordrecht maakt deel uit van een grotendeels in de tweede helft van de 19e eeuw tot stand gekomen, schilvormige uitbreiding ten zuiden en oosten van de Dordtse binnenstad.

Het wegen- en stratenpatroon in dit gebied is vrijwel geheel terug te voeren op een merendeels van voor 1800 stammend en nog duidelijk herkenbaar concentrisch lanenstelsel, met radiale dwarsassen gericht op de voormalige stadspoorten. Het gebied bestond in de 18e eeuw uit bleekvelden, tuinderijen en kwekerijen, later werden er enkele grote buitenplaatsen aangelegd. Tussen 1850 en 1930 transformeerde 'de schil' in een gemengd woon- en werkgebied, met winkels, villa's en herenhuizen rond de hoofdassen en een groot park, en industrie en arbeidershuisvesting nabij de havens en op de achterterreinen.

In de jaren zestig van de vorige eeuw werd begonnen met saneringsoperaties in verschillende delen van het gebied. Het beschermd stadsgezicht omvat het deel waarin de historische structuur met de verschillende woonmilieus het beste bewaard zijn gebleven. Het gebied is kenmerkend voor een niet planmatig, grotendeels door particulier initiatief tot stand gekomen stedelijke uitbreiding, uit de periode voor de inwerkingtreding van de Woningwet."

"De oostelijke schil wordt afgesloten door de hoge Noordendijk met de enige overgebleven industriemolen in Dordrecht 'Kyck over den Dyck' en de massieve elektriciteitscentrale. Zij herinneren nog aan het industriële karakter van het daarachter liggende gebied. De historische bebouwing van de dijk is in de jaren negentig grotendeels vervangen door nieuwbouw, aansluitend op de nieuwbouw onder aan de dijk, tussen Groenedijk en Singel. Opvallend element is de 'scheve trap', die van de Singel naar de Noordendijk leidt. Het gebied achter de Noordendijk, waar vroeger de houthavens lagen en dat tot voor kort veel industrie kende, is de afgelopen jaren geheel gesaneerd en veranderd in een moderne woonwijk. Alleen het terrein van het waterleidingbedrijf aan de Oranjelaan, met de massieve watertoren uit 1882, herinnert nog aan de industriële bedrijvigheid in dit gebied."

"Waardering

Het beschermd stadsgezicht 19e-eeuwse Schil Dordrecht is van algemeen belang vanwege de bijzondere stedenbouwkundige, cultuur- en architectuurhistorische waarden en ensemblewaarden. Het gezicht is een grotendeels gaaf, kenmerkend en goed herkenbaar voorbeeld van een eind 19e en begin 20e eeuw tot ontwikkeling gekomen stadsuitbreiding.

Kenmerkend voor het gebied is de functionele diversiteit, tot uiting komend in structuur en gevarieerde bebouwing. Kenmerkend is daarnaast de hiërarchie van hoogwaardige bebouwing langs een historisch stelsel van hoofdassen en laagwaardige functies in de tussenliggende gebieden. Het gezicht kent een grote diversiteit aan monumentale villa's en herenhuizen, maar ook aan volkswoningbouw, waaronder diverse bijzondere hofcomplexen. Bijzonder zijn de restanten van de vroegere landgoederen, zoals het Merwesteinpark en villa Rozenhof."

Monumenten

In het plangebied komen drie rijksmonumenten en vijf gemeentelijke monumenten voor.

Rijksmonumenten

Oranjelaan 7, 9 (Noordendijk 254): voormalige watertoren

Watertoren voor de drinkwatervoorziening met machinistenwoningen en kantoortje en een aangebouwde machinekamer en ketelhuis. De watertoren is gebouwd in 1882 naar een ontwerp van de directeur van Gemeentewerken van Dordrecht, J.A. van der Kloes.

De 33 meter hoge, niet meer als zodanig in gebruik zijnde watertoren is gebouwd in de voor de bouwtijd karakteristieke stijl van het Eclecticisme met invloeden van de in opkomst zijnde Neo-Hollandse Renaissance. Het robuuste "chateau d'eau" werd ingericht met een reinwaterkelder en het oudste nog bestaande ijzeren vlakbodemreservoir in Nederland met een inhoud van 500 m³. Om de waterdruk te verhogen werd in 1938 de toren voorzien van een 16 meter hoge standpijp met een diameter van 3 meter, die inmiddels grotendeels weer is verwijderd. De bovenbouw van de vier hoektorens zijn in 1938 afgebroken. In de machinekamer en het ketelhuis aan de achterzijde van de toren zijn in de loop der tijd nieuwe vensters geplaatst.

De laat negentiende-eeuwse watertoren met aangebouwde machinekamer en ketelhuis is van algemeen belang vanwege de cultuurhistorische, de architectuurhistorische en de ensemblewaarde.

De watertoren is van cultuurhistorisch belang als representatief voorbeeld van een laat negentiende-eeuws utilitair gebouw in eclectische trant en als belangrijke schakel in de ontwikkeling van de watertoren in Nederland.

De watertoren heeft architectuurhistorisch belang vanwege de kwaliteiten van het ontwerp, vanwege de detaillering en materiaaltoepassing en vanwege de samenhang tussen in- en exterieur. Bovendien maakt het ontwerp deel uit van het oeuvre van de Dordtse architect Van der Kloes en bevat het gebouw het oudste ijzeren vlakbodemreservoir in Nederland.

De watertoren heeft ensemblewaarde vanwege de samenhang met het nabij staande pomp- en filtergebouw waarmee het een visuele en functionele relatie heeft. De watertoren is van belang vanwege de herkenbaarheid en de grote mate van gaafheid van in- en exterieur.

Oranjelaan 3, 5: voormalig pompstation

Bij de in 1882 gebouwde watertoren staat pompstation voor de verwerking en de zuivering van grondwater ten behoeve van de drinkwatervoorziening. Het uit 1941-1942 daterende pompstation met kantoorruimtes, een onthardings- en filtergebouw en een schakelruimte is gebouwd in opdracht van de Gemeentelijke Hoogdrukwaterleiding in de stijl van de Nieuwe Zakelijkheid met invloeden van Dudok. Het gebouw is prominent gesitueerd aan de Oranjesingel bij het terrein van het energiebedrijf en de watertoren.

Het gebouw is van cultuurhistorisch belang als een goed voorbeeld van een pompgebouw dat een bijzondere schakel is in de geschiedenis van de drinkwatervoorziening in Nederland. Het gebouw is van architectuurhistorisch belang vanwege de bijzondere kwaliteiten van het ontwerp en vanwege de detaillering en de materiaaltoepassing. Het gebouw heeft een ensemblewaarde vanwege de bijzondere visuele en functionele samenhang met de nabijgelegen watertoren en het uit dezelfde periode daterende gebouw van het energiebedrijf. Het gebouw is tevens van belang vanwege de herkenbaarheid en de grote mate van gaafheid.

Noordendijk 144: molen "Kijck over den Dijck"

Grote stenen stellingmolen met stichtingssteen 1713. Fraai bouwwerk van belang wegens oudheidkundige en volkskundige waarde.

Gemeentelijke monumenten

Noordendijk 54, woon-bedrijfspan (1770)

Direct aan de openbare straat staand woonhuis, rechts tegen belendend pand gebouwd, links middels poortje met belending verbonden. Aan de voorzijde hardstenen stoep met stoeppalen verbonden door twee overhoekse vierkante gehakkelde ijzeren staven. Aan de achterzijde bevindt zich een tuin. Oorspronkelijk bestond het pand uit vier woonhuizen, waarvan één met bedrijfsruimte. De huidige voorgevel is in 1770 gebouwd, hierbij werden de vier panden samengetrokken tot twee. In 1805 werden deze 2 samengevoegd. Hierbij is één voordeur dichtgemaakt.

Object van belang voor de gemeente Dordrecht vanwege de stedenbouwkundige en bouwhistorische waarde. De bouwsporen tonen aan dat dit één van de oudste panden in de negentiende eeuwse schil is. Het maakt onderdeel uit van de historische structuur van het gebied.

Biesboschstraat 148/Noordendijk 148, voormalig fabriekscomplex van het elektriciteitsbedrijf (1910/1915/1927), nu Energiehuis

In de 19e eeuw stonden bouwmeesters voor de opgave nieuwe functies als stations, ziekenhuizen, scholen en fabrieken een eigen gezicht te geven. Tot in de 20e eeuw greep men terug op de vormen van de traditionele bouwstijlen, met name op het classicisme en de renaissance. Naast de bekende neostijlen ontstond het eclecticisme; een bouwstijl die de vormtaal of ornamentiek van verschillende bouwstijlen combineerde in één ontwerp. Algemene opvatting in die tijd was dat een gebouw moest voldoen aan functionele eisen, maar ook een kunstwerk moest zijn.

In het begin van de twintigste eeuw ontstond onder invloed van Berlage een nieuwe, moderne architectuur, waarbij de samenhang tussen vorm en functie voorop stond en waarbij de eenvoudige ornamentiek meestal gecombineerd werd met de constructief noodzakelijke onderdelen, die in het zicht bleven. Ook waren er ontwikkelingen in het materiaalgebruik: beton, staal en glas vonden steeds meer toepassing

De oude fabrieksgebouwen aan de Noordendijk zijn zeer markant gesitueerd in de rooilijn, de bocht volgend die de dijk bij de aansluiting op de Groenedijk. De gebouwen herinneren aan de eerste productie en het eerste gebruik van elektriciteit in Dordrecht. De uitbreidingen laten zien dat het gebruik snel toenam, maar tonen ook een stukje bouwgeschiedenis.

De architectuur laat een opeenvolging aan bouwstijlen zien, die de ontwikkelingen in de utilitaire architectuur illustreren.

In de gebouwen werden de nieuwste technieken toegepast; moderne machines werden geplaatst in zo functioneel mogelijk geordende ruimtes. De functionaliteit won het uiteindelijk ook steeds meer in het exterieur en leidde onder andere tot grotere glasoppervlakken, geprefabriceerde bouwonderdelen en een minimum aan ornamentiek.

Een deel van deze architectuurgeschiedenis wordt zichtbaar in de CN I, II en III.

Centrale Noordendijk I

Gebouwd in 1910. Ontwerper onbekend. Stijl: Overgangsarchitectuur.

Een gemengde bouwtrant die de overgang vormt van de eclectische naar de moderne architectuur. Opgetrokken in baksteen metselwerk, verlevendigd met banden, lateien, afdek- en uitkraagstenen in natuursteen en uitkragend siermetselwerk met name onder de daklijst.

Aan de Biesboschzijde tegeltableaus met opschriften anno 1910, gemeentelijk elektriciteitsbedrijf. Intern nog de vroegere directeurskamer met eenvoudige wandbetimmeringen. Ingangshal met glas-in-looddeuren, diverse trapeleuningen en paneeldeuren uit de bouwtijd en het in verschillende varianten uitgevoerde kleurig metselwerk, deels met geglazuurde steen. In de kelder zijn nog de zwaar uitgevoerde vierkante betonkolommen te zien van de machinefundaties. Ook is de oorspronkelijke kapconstructie van geklonken vakwerkspanten nog aanwezig. Een groot deel van deze constructies is aan het oog onttrokken door de herinrichting van de machinehal tot kantoorruimte, waarbij verdiepingen zijn ingebouwd. De machines zelf zijn verwijderd.

Centrale Noordendijk II

Gebouwd in 1915. Ontwerper onbekend. Stijl: rationalistische stijl, een naar vernieuwing strevende bouwtrant waarbij het dragende karakter van muren, bogen en pijlers werd benadrukt en schoon metselwerk vaak werd afgewisseld met contrasterend natuursteen.

Opgetrokken in baksteen metselwerk, tussen risalerende penanten muurdammen grote vlakken glas in staal. Boven de glasvlakken natuurstenen lateien en in natuurstenen sierstenen de letters G, E, B, D. Gevel Noordendijk afgedekt met een hardstenen band per travee eindigend in tuit. In het voormalige ketelhuis zijn onder andere nog de oorspronkelijke met ATh H N 475 gemerkte staalprofielen aanwezig en deels de in honingraatstructuur uitgevoerde vloeren.

Centrale Noordendijk III

Gebouwd in 1928 door de toenmalige Dordtse directeur Gemeentewerken Chr. van Buren. De stijl is beïnvloed door het kubistisch expressionisme van Dudok, die na ruim 10 jaar directeur Openbare werken in Hilversum te zijn geweest, sinds 1927 stadsarchitect in Hilversum was. Ook in ander werk van Van Buren, bijvoorbeeld de voormalige Torenschool aan de Brouwersdijk, is de invloed van Dudok terug te vinden.

Typerend zijn hier het gebruik van schoon metselwerk, de strakke lijnen ingevuld met de grote, met name horizontale, glasstroken in staal en de speelse hoekoplossing. De achterliggende fabriekshal is iets soberder uitgevoerd in een vakwerkconstructie van staal opgevuld met glas en metselwerk.

In het interieur is de stalen kapconstructie nog zichtbaar, de vroegere lichtkappen zijn dichtgemaakt. In het kantoorgedeelte bevindt zich nog de oorspronkelijke stalen fabriekstrap met bolvormige leuningdecoratie.

Schakelstations Oranjelaan (1950/1949/1942): Oranjelaan 1, Oranjelaan 11, Noordendijk 258

De schakelstations langs de Oranjelaan vormen centrale punten van energieverdeling en maken onderdeel uit van het fabriekscomplex van het voormalige elektriciteitsbedrijf. Op militaire gronden werd geëist dat deze stations zich op ruime afstand van het productiebedrijf bevonden. Bij een eventuele uitschakeling van de productie wordt de energie van elders betrokken en kan alles door functioneren.

Alle drie de schakelstations zijn verschillend, maar wel uitgevoerd in een identieke bouwstijl en ontworpen door de architect George Hamerpagt, die de huisarchitect van de EZH was. In 1942 werd het 150 kV station van de EZH gebouwd op de hoek Noordendijk/ Oranjelaan. In 1949 volgde het ontwerp voor het schakelstation ten behoeve van de 12,5 kV verdeelinstallatie, dat aan de Oranjelaan achter het 150Kv station werd geplaatst en in 1950 het aan de Oranjelaan gebouwde 50 kV station, nabij de Prins Hendrikbrug.

Het 150 kV station is uitgevoerd in functionalistische, expressieve stijl en opgebouwd uit in- en uitspringende blokvormige bouwmassa's, gemetseld in baksteen, met als decoratieve elementen lichte banden in het metselwerk, overstekende platte daken en een bekroning met kleine opbouwen afgedekt met gebogen overstekende daken. De entree aan de Noordendijk is geaccentueerd met een uit glas in staal opgetrokken trappenhuis, afgedekt met een gebogen dak met overstek. Op de begane grond zijn in de zijgevels een soort bewerkte betontegels toegepast.

De decoratieve accenten en de expressieve schikking van bouwmassa's zorgen voor een harmonieus geheel. De bouwstijl verradert direct de utilitaire functie.

Het 12,5 kV station is in exact dezelfde stijl gemaakt, alleen aanmerkelijk kleiner en wat soberder van uitvoering.

Ook het 50 kV station is in deze functionalistische stijl uitgevoerd, De voorgevel aan de oostzijde is symmetrisch met in het midden een hoger opgaand blok bekroond door een lantaarn.

De begane grondzone is ingevuld met draadglas in staal tussen gemetselde muurdammen. De risalerende hoeken en de zijvleugels van het gebouw zijn uitgevoerd met banden als bij het 150 en 12,5 kV station. In de zijvleugels bevinden zich de entreepartijen met boven de dubbele stalen deuren een glasstrook in stalen kozijn met roeden.

Noordendijk 258, (1942), het 150 kV station

Algemene beschrijving

Gebouw ten behoeve van de energievoorziening - 150 kV schakelstation, gelegen op de hoek Noordendijk - Oranjelaan.

Ligging

Onderdeel van een ensemble van 3 schakelstations langs de Oranjelaan. Deze vormden het centrale punt in de energieverdeling. Op militaire gronden werd geëist dat deze zich op ruime afstand van het productiebedrijf bevonden. De elektriciteitsproductie verhuist in 1949 naar de Staart.

Hoofdvorm

Gebouw op rechthoekig grondplan in twee bouwlagen met plat dak.

Bouwgeschiedenis

Voor de Tweede Wereldoorlog was de energievoorziening in Nederland met name op plaatselijk niveau geregeld. Mede uit militaire overwegingen werd eind jaren '30 actie ondernomen de verschillende elektriciteitsnetten te koppelen, waardoor niet alleen binnen de Vesting Holland de netten van Noord- en Zuid-Holland gekoppeld zou zijn, maar ook het net van Noord-Brabant onderdeel van het netwerk zou worden.

Waterstaat maakte een onderscheid tussen verbindingen die economisch haalbaar waren (binnen Zuid-Holland) en die waar geld bij moest (de lijn tussen Noord- en Zuid-Holland en die tussen Zuid-Holland en Brabant). De militairen hadden vooral belang bij de 150 kV-lijn Amsterdam - Velsen - Haarlem - Leiden - Den Haag - Rotterdam - Dordrecht - Geertruidenberg - Staatsmijnen, met 25 kV-aftakkingen naar Delft en Gouda. Defensie zou de extra kosten, die werden veroorzaakt door de oorlogsomstandigheden en haar specifieke eisen, voor haar rekening moeten nemen. Het grootste deel van het restant zou van de elektriciteitsbedrijven moeten komen.

Begin mei 1940 werd het besluit genomen om te komen tot een 150 kV-koppelnets, maar tot uitvoering kwam het niet direct. De bezetter zag een militair én economisch belang in het koppelnets. Slechts de verbinding Den Haag - Rotterdam was voor 1940 gerealiseerd. Rotterdam - Dordrecht kwam in 1942 gereed. Vanuit Limburg was in 1943 de verbinding tot Geertruidenberg gereed. Pas in oktober 1944 was ook de verbinding Dordrecht - Geertruidenberg gereed. De feitelijke ingebruikname heeft pas na de bevrijding in 1945 plaatsgevonden.

Oranjelaan 1 (1950), het 50 kV station

Algemene beschrijving

Gebouw gebouwd ten behoeve van de energievoorziening als schakelstation, gelegen op de hoek van de Oranjelaan bij de Prins Hendrikbrug.

Ligging

Onderdeel van een ensemble van 3 schakelstations langs de Oranjelaan. Deze vormden het centrale punt in de energieverdeling. Op militaire gronden werd geëist dat deze zich op ruime afstand van het productiebedrijf bevonden. De elektriciteitsproductie verhuist in 1949 naar de Staart.

Hoofdvorm

Gebouw bestaande uit een gekoppelde grote en een kleine bouwmassa op rechthoekig grondplan in twee bouwlagen met plat dak.

Bouwgeschiedenis

Nadat in 1945 de 150 kV-lijn Amsterdam - Velsen - Haarlem - Leiden - Den Haag- Rotterdam - Dordrecht - Geertruidenberg - Staatsmijnen, in gebruik was genomen, werd ten behoeve van de energievoorziening het eiland van Dordrecht aan dit net gekoppeld. Het schakelstation vormt hierin een onderdeel.

Tijdens de Duitse bezetting en in de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog kwam bij de elektriciteitsbedrijven de baksteenarchitectuur opnieuw tot bloei. Twee factoren van organisatorische aard speelden daarbij een grote rol.

De belangrijkste was dat vanaf 1940 de Stichting Koppeling Elektriciteitsbedrijven onderstations, schakelstations en hoogspanningslijnen liet ontwerpen door de Bouwkundige Dienst van de KEMA. Het hoofd van de Bouwkundige Dienst vanaf 1933 en later de bedrijfsarchitect George Hamerpagt (1899-1965), die een grote voorkeur voor baksteenbouw had, kreeg hierdoor een belangrijke positie in de Nederlandse elektriciteitssector.

G. Hamerpagt was een leerling van H. Fels, die in de jaren dertig van de vorige eeuw samen met R.L.A. Schoenmaker het KEMA-complex in Arnhem ontwierp. Hamerpagt werkte ook aan dit project.

Verder was van belang dat de directe invloed uit Amerika van de nieuwe bouwwijzen in beton, staal en glas verdween, omdat de contacten met de Verenigde Staten als gevolg van de bezetting waren verbroken.

Oranjelaan 11 (1949), het 12,5 kV station

Algemene beschrijving

Gebouw ten behoeve van de energievoorziening: 12,5 kV schakelstation, gelegen aan de Oranjelaan achter het schakelstation op de hoek Noordendijk.

Ligging

Onderdeel van een ensemble van 3 schakelstations langs de Oranjelaan. Deze vormden het centrale punt in de energieverdeling. Op militaire gronden werd geëist dat deze zich op ruime afstand van het productiebedrijf bevonden. De elektriciteitsproductie verhuist in 1949 naar de Staart.

Hoofdvorm

Gebouw bestaande uit een gekoppelde grote en een kleine bouwmassa op rechthoekig grondplan in twee bouwlagen met plat dak.

Bouwgeschiedenis

Nadat in 1945 de 150 kV-lijn Amsterdam - Velsen - Haarlem - Leiden - Den Haag- Rotterdam - Dordrecht - Geertruidenberg - Staatsmijnen, in gebruik was genomen, werd ten behoeve van de energievoorziening het eiland van Dordrecht aan dit net gekoppeld. Het 12,5 kV schakelstation vormt hierin een onderdeel.

Tijdens de Duitse bezetting en in de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog kwam bij de elektriciteitsbedrijven de baksteenarchitectuur opnieuw tot bloei. Twee factoren van organisatorische aard speelden daarbij een grote rol. De belangrijkste was dat vanaf 1940 de Stichting Koppeling Elektriciteitsbedrijven onderstations, schakelstations en hoogspanningslijnen liet ontwerpen door de Bouwkundige Dienst van de KEMA.

Het hoofd van de Bouwkundige Dienst vanaf 1933 en later de bedrijfsarchitect George Hamerpagt (1899-1965), die een grote voorkeur voor baksteenbouw had, kreeg hierdoor een belangrijke positie in de Nederlandse elektriciteitssector. G. Hamerpagt was een leerling van H. Fels, die in de jaren dertig van de vorige eeuw samen met R.L.A. Schoenmaker het KEMA-complex in Arnhem ontwierp. Hamerpagt werkte ook aan dit project.

Verder was van belang dat de directe invloed uit Amerika van de nieuwe bouwwijzen in beton, staal en glas verdween, omdat de contacten met de Verenigde Staten als gevolg van de bezetting waren verbroken.

OBJECTEN/COMPLEXEN MET CULTUURHISTORISCHE WAARDE

In het plangebied zijn nog een aantal objecten en elementen aanwezig die met name het scheepvaart- en scheepsbouwverleden van het gebied karakteriseren en een belangrijke periode in de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied vertegenwoordigen en mede de nieuwe naam van het gebied illustreren.

Zij zijn van cultuurhistorische waarde (nb CW op de plankaart) en komen in aanmerking voor de status van gemeentelijk monument. Nadere onderzoeken zijn voor een deel gedaan. Het betreft de Biesboschhal, de kraanbaan en scheepshellingen.

Maasstraat 11, fabriekshal De Biesbosch (1949-1955), nu Biesboschhal of DordtYart

Deze bedrijfshal is gebouwd in opdracht van de N.V. Scheepswerf en Machinefabriek De Biesbosch en is de enige overgebleven bedrijfshal in het gebied. Hij is van stedenbouwkundige waarde vanwege de markante verschijningsvorm aan de Maasstraat en het Wantij. Van architectuurhistorische waarde vanwege de voor fabriekshallen karakteristieke vormgeving, constructie en het materiaalgebruik: ijzeren spanten en vakwerkconstructie gevuld met rood bakstenen metselwerk. Van historische waarde vanwege de directe verwijzing naar het scheepswerfverleden van De Biesbosch.

Het huidige Wantij werd al in de 15 eeuw aangeduid met de naam Biesbosch.



Kop van de Staart, kraanbaan (1933)

De kraanbaan op de oever van Merwede werd in 1933 gebouwd in opdracht van en in samenwerking met de Staatsmijnen Limburg als een transport- en laadinrichting voor steenkolen.

Aan de zijkant en achterzijde bevinden zich betonnen bakken (kolenbunkers) waarin de kolen werden gestort. De verlaadinrichting werd oorspronkelijk gebouwd om (stoom)sleepboten van kolen te voorzien. Het ontwerp is van de N.V. Nederlandsche Betonmaatschappij, voorheen H. Butzer's beton- en waterbouw. De constructie bestaat uit gewapend beton met ijzer. De kraanbaan was het laatst in gebruik bij de firma N.V. A. Goedhart en Zonen.

De kraanbaan is van stedenbouwkundige waarde vanwege de markante ligging aan de rivier en van architectuurhistorische waarde vanwege de vooral voor Zuid-Holland bijzondere constructie. De historische waarde is groot vanwege de verwijzing naar één van de laatste staatsbedrijven van Nederland (Staatsmijnen), de in het verleden zo populaire brandstof kool en de typische 'verlaad'functie die Dordrecht in de 20e eeuw heeft gehad. Dit laatste was alleen mogelijk vanwege de prominente ligging aan de rivier de Beneden - Merwede.

In het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid geboden om de kraanbaan voor (dag)horeca te ontwikkelen. Via een afwijkingsbevoegdheid kan de kraanbaan eventueel ook voor kantoor worden gebruikt.



Kop van de Staart/Maasstraat 24, scheepshellingen (1909)

Tussen Merwede en de kruising Maasstraat/Papendrechtsestraat liggen in gewapend beton uitgevoerde scheepshellingen: een dwarshelling langs de insteekhaven en een bouw- of langshelling richting rivier de Merwede.

Oorspronkelijk dateren deze uit 1909 en werden gebouwd in opdracht van de N.V. Scheepswerf "Dordrecht". In 1917 veranderde de naam in N.V. Scheepswerf en Machinefabriek De Biesbosch.

In de loop der jaren zijn de hellingen aangepast, met name verlengd. Onder de hellingen bevinden zich kelderruimten met getoogde openingen.

De hellingen hebben stedenbouwkundige en historische waarde en nemen door hun vorm en plaats in het landschap een bijzondere plek in.



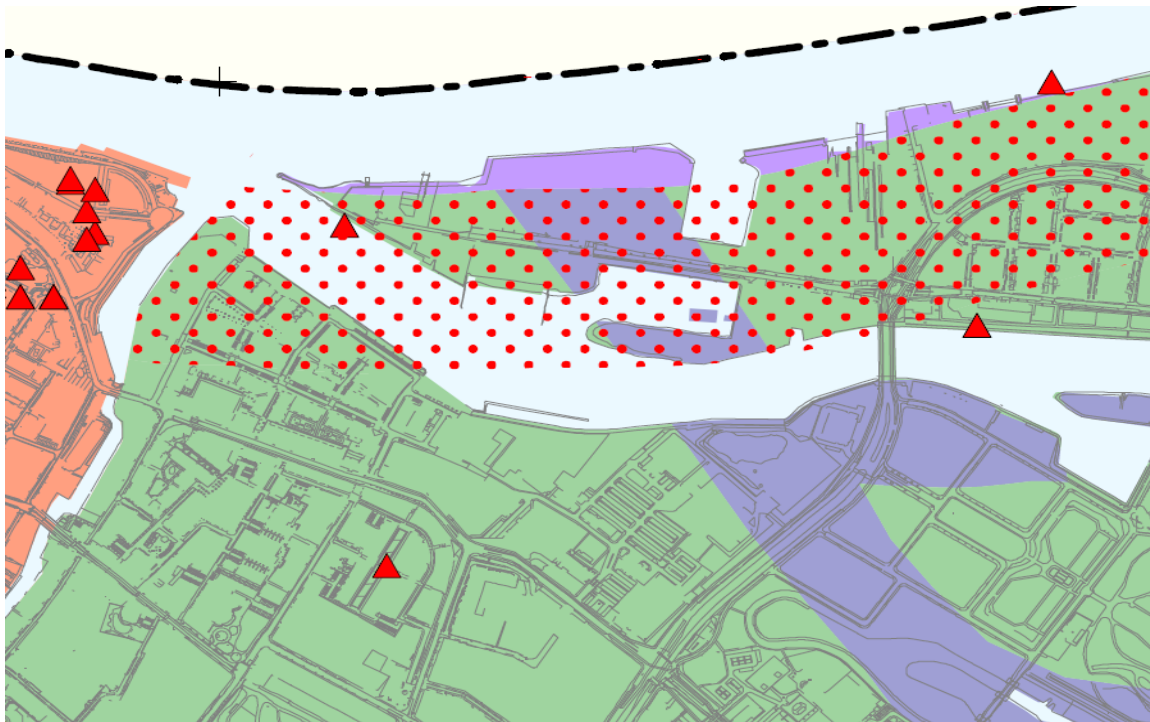
Kop van de Staart, insteekhaven zuid (1900-1902)

Eén van de eerste havens op de Staart en in het plangebied.

Een bijzondere (zicht)locatie in het plangebied is het deel van de Maasstraat waar beide insteekhavens het dichtst bij elkaar komen, namelijk direct ten westen van de Biesboschhal. De zuidelijke insteekhaven blijft behouden; in het gebied van de noordelijke insteekhaven is woningbouw voorzien (bestemming Woongebied - 3).

***Archeologie***

Het plangebied kent op de archeologische verwachtingskaart (2009) een hoge archeologische trefkans voor sporen uit de late middeleeuwen vanwege de verwachte ligging in de oeverzone van de rivier de Merwede. Het gebied wordt ook doorkruist door de dieper gelegen en oudere Zwijndrechtse stroomgordel. Op de beleidskaart archeologie (2012) heeft het plangebied vanwege de hoge verwachting ook een hoge archeologische waarde gekregen.



Detail uit de archeologische verwachtingskaart Dordrecht (2009), Gestippeld is de verwachte oeverzone van de Merwede aangeduid.

Al in 2004 is vanwege die hoge verwachting in het plangebied een verkennend archeologisch onderzoek uitgevoerd. Hierbij is een proefsleuf gegraven en is een aantal boringen uitgevoerd. Bij de boringen die tot in de onverstoorte ondergrond reikten zijn oever- en beddingafzettingen van de Merwede aangetroffen. Dit bevestigt het vermoeden dat zich in het plangebied geen komafzettingen (klei op veen) bevinden, waarin zich dan weer oude rivierafzettingen zouden kunnen bevinden. De conclusie is dat het gebied bestaat uit metersdikke oever- en rivierafzettingen die pas zijn ontstaan tijdens en na de overstroming van 1421. Verder is het vermoeden dat er geen oude stroomruggen meer voorkomen.

Door de natuurlijke aanwas en menselijk handelen zoals de aanleg van dammen e.d. zijn in de loop der eeuwen gronden natuurlijk aangeslibd en kunstmatig opgehoogd. Het gebied zuidelijk van het Wantij is sinds de 17e eeuw land. Noordelijk van het Wantij is echter pas eind 19e eeuw definitief sprake van land. Het oude oppervlak van beide gebiedsdelen is al sterk vergraven door aanleg van havens, scheepshellingen, slibvijvers en gebouwen en het aanbrengen van ophooglagen in de 18e, 19e en 20e eeuw. De kans op het aantreffen van onverstoorte archeologische sporen uit de Middeleeuwen en Nieuwe Tijd onder de ophooglagen is klein.

Op grond van de onderzoeksresultaten is geconcludeerd dat er geen aanleiding is om beschermende maatregelen of dubbelbestemmingen in het bestemmingsplan op te nemen. De archeologische verwachting en de waarde is op basis van het onderzoek uit 2004 bijgesteld van hoog naar laag.

4.1.3 Conclusie

Het bestemmingsplan houdt rekening met de cultuurhistorische waarden. Een beschermende regeling van de archeologische waarden is niet nodig.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

4.2.1 Regelgeving en beleid

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

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

4.2.2 Onderzoek

Uitgangspunten

In de VNG-publicatie *Bedrijven en Milieuzonering* worden voor deze vier milieuaspecten richtafstanden aanbevolen voor milieubelastende activiteiten (bedrijven) ten opzichte van een rustige woonwijk. De milieubelastende activiteiten zijn gerangschikt op SBI code. De grootste richtafstand is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. De gegeven richtafstanden kunnen, met uitzondering van de richtafstand voor gevaar, met één stap verlaagd worden, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, wanneer er sprake is van een gemengd gebied. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Het plangebied Stadswerven is door de aanwezigheid van andere functies dan wonen te kenmerken als een gemengd gebied.

Wanneer bij de invulling van het plangebied uitgegaan wordt van kleinere afstanden dan de richtafstanden moet onderbouwd worden:

- waarom er toch sprake kan zijn van een goed woon- en leefklimaat en/of waarom een kleinere afstand kan volstaan;
- dat er geen extra belemmeringen optreden voor de bedrijfsvoering van de aanwezige bedrijven.

Binnen en in de omgeving van het plangebied Stadswerven zijn bedrijfsmatige activiteiten aanwezig waarmee bij de invulling van de ontwikkelgebieden rekening gehouden moet worden. In het "Milieuadvies bestemmingsplan Stadswerven" van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, zoals opgenomen in *bijlage 1* bij deze toelichting, is een inventarisatie opgenomen van de bedrijven en hun milieucategorie.

Onderzoek

In het milieuadvies is voor wat betreft dit omgevingsaspect aandacht besteed aan de menging van functies in het plangebied zelf. De bestemmingen maken - naast wonen - namelijk meerdere functies mogelijk. Bij de toelaatbaarheid van functies wordt geadviseerd gebruik te maken van een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Ook de aard van de bedrijven op het gezonde industrieterrein De Staart in relatie tot de geplande nieuwbouw in deelgebied Wervenspark - oost (bestemmingen Wonen -2 en Woongebied - 5) is onderzocht. De belangrijkste bevinding in dit verband is de volgende.

De op het industrieterrein gevestigde betonwarenfabriek Struyk Verwo Groep behoort tot milieucategorie 5.2 vanwege het geluid (richtafstand van 700 meter). De Kop van Staart ligt binnen deze afstand. Omdat de Staart een gezonde industrieterrein is, wordt de geluiduitstraling vanwege het terrein en ook van Struyk Verwo streng gereguleerd en bewaakt. De vastgestelde geluidzone vanwege het gezonde industrieterrein kan dan ook als toetsingskader gelden in plaats van de richtafstand. In hoofdstuk 4.7 wordt aan geluidhinder verder aandacht besteed. Voor de overige milieuaspecten is 100 meter de grootste richtafstand. Deze afstand reikt tot over de geplande nieuwbouw.

Deze situatie is echter niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening, i.c. een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, vanwege het volgende:

- de nieuwbouw was al voorzien in het bestemmingsplan De Stadswerven uit 2005;
- in de bestaande situatie bevinden zich woningen direct tegen het gezoneerde terrein aan. De bedrijven op het industrieterrein moeten met deze woningen en de woningen aan de overzijde van de Merwedestraat rekening houden. Daarnaast wordt de geluiduitstraling van het bedrijventerrein gereguleerd via het zonebeheer (gezoneerd industrieterrein). De nieuwe woningen leveren in die zin geen extra beperkingen op voor deze bedrijven.
- voor het bepalen van de milieucategorie van een bedrijf is geluid vrijwel altijd het maatgevende aspect. De woningen worden voor geluid afdoende beschermd door de wettelijk vastgestelde geluidzone.
- op het industrieterrein De Staart zijn geen nieuwe risicovolle inrichtingen toegestaan. Wel is een procedure doorlopen voor het bunkerstation aan de Merwedestraat 48. Hier zal in de toekomst ook LNG kunnen worden getankt. Het invloedsgebied strekt zich echter niet uit over het plangebied Stadswerven. In de directe nabijheid van onderhavig plangebied bevinden zich geen risicovolle inrichtingen.

4.2.3 Conclusie

Het bestemmingsplan maakt verschillende functies mogelijk. Voor de vestiging van een aantal niet-woonfuncties zal een afweging plaatsvinden door middel van de in het bestemmingsplan opgenomen afwijkingsbevoegdheden.

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

4.3 Bodemkwaliteit

4.3.1 Regelgeving en beleid

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in verband met de uitvoerbaarheid van een project rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de wet bodembescherming is bepaald dat de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt voor de desbetreffende functie (functiegericht saneren).

In 2011 heeft de gemeenteraad de regionale bodembeheernota vastgesteld. In deze nota is de bodemkwaliteitskaart en de zogenaamde functiekaart van Dordrecht opgenomen. Aan de hand hiervan is het beleid voor grondverzet en toepassing van lichtverontreinigde grond geformuleerd. Doel is de bodemkwaliteit en het bodemgebruik met elkaar in evenwicht te brengen. Leidend hierin is de specifieke functie van een bepaald gebied of zone.

4.3.2 Onderzoek

Door de bedrijvigheid, die in het verleden op Stadswerven is uitgevoerd, is het gebied ernstig verontreinigd geraakt. Om deze reden is het gehele gebied bestempeld als een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Uit onderzoek, uitgevoerd voor de vaststelling van het bestemmingsplan De Stadswerven in 2005, is gebleken dat de bovenste 1,5 m verontreinigd is met zware metalen en PAK. Deze verontreinigingen hebben een immobiel karakter. In deze laag zijn ook forse bijmengingen aangetroffen met sintels, slakken en puin. Naast deze immobiele verontreinigingen komen ook spots met mobiele verontreiniging voor, meestal in de vorm van olie in grond en grondwater als gevolg van morsing en/of lekkage van opslagtanks.

Het slib op de bodems van de havens is eveneens sterk verontreinigd met een cocktail van zware metalen, olie, PAK en andere organische microverbindingen. Ter plaatse van een voormalige oever van een historische watergang werd op ca. 2 m diepte een forse verontreiniging met creosoot aangetroffen (ca. 100 jaar oud en nauw elijks verspreid).

De bodem dient dus gesaneerd te worden. De sanering zal gefaseerd worden uitgevoerd, rekening houdend met de ontwikkelingsplannen van het gebied.

Gestart is met de sanering van de bodems van de deelgebieden A tot en met D ("de Punt" tot en met "Wervenpark - west").

Hiervoor is in 2005 een raamsaneringsplan opgesteld (Raamsaneringsplan Stadswerven, gebied Maasstraat/omgeving scheepswerf De Biesbosch, BodemBeheer BV, versie 2, januari 2005). Daarna zijn detailplannen per locatie opgesteld. Het bevoegd gezag heeft zowel met het raamsaneringsplan als de detailplannen ingestemd.

Er is geen sprake van het volledig verwijderen van de verontreinigde grond. Er is gekozen voor een kosteneffectieve en functiegerichte sanering door het aanbrengen van een leeflaag, afgestemd op de toekomstige bestemming, zoals die is beschreven in het Raamsaneringsplan van 2005. Wel zijn alle mobiele verontreinigingen gesaneerd, met uitzondering van de creosoot-verontreiniging langs de Papendrechtsestraat. Doordat ten tijde van deze sanering de woningen aan de Papendrechtsestraat-Merwedestraat niet konden worden gesaneerd, is een deel van de creosootverontreiniging niet gesaneerd.

De leeflaagsaneringen zijn echter nog niet op alle deellocaties afgerond. Bij de definitieve herinrichting van de deelgebieden op basis van een definitief herinrichtingsplan dient te zijner tijd per deelgebied een detailplan voor de sanering ter goedkeuring bij het bevoegd gezag te worden ingediend.

Dit detailplan vormt, tezamen met de (evaluatie)rapportage van de werkzaamheden in het kader van de voorlopige en tijdelijke inrichting, de basis voor de eventueel nog uit te voeren sanering in het kader van de definitieve herinrichting van de deelgebieden. Na uitvoering van de eventuele nog noodzakelijke saneringswerkzaamheden dient een evaluatierapportage per deelgebied te worden ingediend waarna het bevoegd gezag een beschikking op het saneringsresultaat kan afgeven.

4.3.3 Conclusie

Vanuit een oogpunt van bodemkwaliteit bestaat er - na sanering van de bodem - geen bezwaar tegen de in dit bestemmingsplan opgenomen bestemmingen en bouwmogelijkheden.

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.

4.4.2 Onderzoek

Flexibiliteit en duurzaamheid

Stadswerven moet zich ontwikkelen als een duurzame leefomgeving waar zorgvuldig met de lokale omgeving, materialen en energie wordt omgegaan.

Warmtenet

Een belangrijke maatregel op het gebied van duurzaamheid is de aanleg van en aansluiting op het warmtenet. In de afvalenergiecentrales aan de Baanhoekweg in Dordrecht wordt restafval verbrand dat niet meer hergebruikt of gerecycled kan worden. Bij het verbranden van het restafval, afkomstig uit onder andere de regio Dordrecht, komt veel warmte vrij. Deze warmte gebruikt HVC om elektriciteit op te wekken en om het warmtenet te voeden.

Aansluiting op het warmtenet levert tot 75% minder CO₂-uitstoot op dan een regulier huishouden met een CV-installatie. De warmtevoorziening is bijzonder milieuvriendelijk ten opzichte van de traditionele vormen van verwarming. Het warmtenet draagt bij aan de doelstelling van Dordrecht om een flinke energiebesparing en CO₂-reductie te realiseren. Hierbij is het doel dat in 2020 (het equivalent van) 6400 woningen zijn aangesloten op het collectieve warmtenet.

De nieuwe woningen in de Stadswerven worden verplicht op het warmtenet aangesloten. Deze verplichting is gebaseerd op artikel 2.7.3A Bouwverordening.

Windmolens en andere bouwwerken voor de opwekking van duurzame energie

Voor windmolens op daken van gebouwen en voor andere bouwwerken voor de opwekking van duurzame energie, zoals zonnepanelen en zonneboilers, is in het bestemmingsplan een (algemene) afwijkingsbevoegdheid opgenomen, inhoudende een afwijking van de maximale bouwhoogte tot ten hoogste 5 m. Zonnepanelen en zonneboilers zijn onder voorwaarden overigens vergunningvrij.

4.4.3 Conclusie

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

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Regelgeving en beleid

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

Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs)/ Regeling basisnet

Het basisnet beoogt een duurzaam evenwicht te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren, de bebouwde omgeving langs die wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren en de veiligheid van omwonenden. Op basis van de Wvgs worden in de Regeling basisnet, de tot het basisnet behorende infrastructuur vastgelegd inclusief de daarbij behorende risicoplafonds.

Besluit externe veiligheid transportroutes

Sinds 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) van kracht. In dit besluit zijn de normen voor het plaatsgebonden risico en de doorwerking daarvan op het gebied van de ruimtelijke planvorming geregeld voor zover de risico's worden veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen. Daarnaast beoogt dit besluit te voorkomen dat bij ruimtelijke ontwikkelingen mensen worden blootgesteld aan een hoger risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen dan maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht. Hiervoor bevat het besluit onder andere regels over de wijze waarop de kans op een ramp met veel slachtoffers inzichtelijk moet worden gemaakt en de wijze waarop dit risico transparant wordt afgewogen ten opzichte van toe te laten ruimtelijke ontwikkelingen. Het Bevt werkt door in besluitvorming op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet ruimtelijke ordening, zoals bestemmingsplannen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is sinds 27 oktober 2004 van kracht. In dit besluit zijn de normen voor het plaatsgebonden risico en de doorwerking daarvan op het gebied van de ruimtelijke planvorming verankerd, voor zover de risico's voor de omgeving worden veroorzaakt door inrichtingen. Daarnaast beoogt dit besluit te voorkomen dat bij ruimtelijke ontwikkelingen mensen worden blootgesteld aan een hoger risico door de aanwezigheid van inrichtingen die werken met gevaarlijke stoffen dan maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht. Hiervoor bevat het besluit onder andere regels over de wijze waarop de kans op een ramp met veel slachtoffers inzichtelijk moet worden gemaakt en de wijze waarop dit risico transparant wordt afgewogen ten opzichte van toe te laten ruimtelijke ontwikkelingen. 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. Daarnaast beoogt dit besluit te voorkomen dat bij ruimtelijke ontwikkelingen mensen worden blootgesteld aan een hoger risico vanwege de aanwezigheid van ondergrondse buisleidingen met gevaarlijke stoffen dan maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht. Hiervoor bevat het besluit onder andere regels over de wijze waarop de kans op een ramp met veel slachtoffers inzichtelijk moet worden gemaakt en de wijze waarop dit risico transparant wordt afgewogen ten opzichte van toe te laten ruimtelijke ontwikkelingen. Het Bevb werkt door in besluitvorming op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet ruimtelijke ordening, zoals bestemmingsplannen.

Provinciaal beleid: Beleidsplan externe veiligheid (CHAMP)

De provincie ambieert een veiliger Zuid-Holland. Zij wil voorkomen dat risicovolle activiteiten gevestigd worden in de omgeving van grote groepen mensen of dat een nieuwe ontwikkeling gepland wordt binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Het is niet altijd te voorkomen dat dit soort functies gecombineerd worden en het groepsrisico toeneemt. In dat geval vraagt de provincie van de verantwoordelijke bestuurders dat zij een verantwoording groepsrisico

schrijven: een heldere en transparante toelichting waarin zij uitleggen waarom deze ontwikkeling op deze locatie noodzakelijk is. Hierover zegt de PSV dat op basis van een verantwoording groepsrisico aannemelijk moet worden gemaakt dat op termijn in de eindsituatie wordt voldaan aan de oriëntatiewaarde en dat daarbij de CHAMP-methodiek door de provincie als toetsingskader wordt gebruikt. CHAMP is een acroniem voor: Communicatie, Horizon, Anticipatie, Motivatie en Preparatie. Eerder genoemd toetsingskader is een aanvulling op en in sommige gevallen een invulling van CHAMP. De voorgenomen ontwikkeling wordt met behulp van de CHAMP methodiek tegen het licht gehouden.

Gemeentelijk beleid: toetsingskader externe veiligheid

Conform de vereisten van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het besluit externe veiligheid transportroutes wordt aandacht besteed aan externe veiligheid. Op grond van deze besluiten zijn gemeenten verplicht tot het doen van een groepsrisicoverantwoording. De verantwoording van het groepsrisico vindt plaats aan de hand van het gemeentelijk risicobeleid zoals is opgenomen in het Toetsingskader Externe Veiligheid. Hierin wordt aandacht besteed aan het plaatsgebonden risico, het groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten.

Voor externe veiligheid (EV) worden twee normstellingen gehanteerd:

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

Het Groepsrisico (GR) is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Voor externe veiligheid (EV) worden twee normstellingen gehanteerd:

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

Het Groepsrisico (GR) is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden risico

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

Groepsrisico

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval bij de risicobron waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergegeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare.

Hoe meer personen per hectare in het invloedsgebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico kan worden weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de cumulatieve kansen per jaar op ten minste dat aantal slachtoffers. Voor het groepsrisico geldt, in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, geen harde norm, maar een oriënterende waarde.

4.5.2 Onderzoek

Met betrekking tot het plangebied is alleen het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Beneden - Merwede, de Noord en de Oude Maas relevant.

Ter bepaling van de hoogte van het groepsrisico heeft de Omgevingsdienst Zuid - Holland Zuid een risicoanalyse uitgevoerd (zie *bijlage 1*, hoofdstuk 4). De uitkomst van deze studie is beoordeeld aan de hand van het landelijke, provinciale en gemeentelijke beleid.

Uitgangspunten onderzoek

Gegeven de ligging van het plangebied aan de Beneden - Merwede moet bij het bepalen van de in het plan op te nemen bouw- en gebruiksmogelijkheden het aspect externe veiligheid worden betrokken.

Watertransport gevaarlijke stoffen

Over de Beneden - Merwede vindt per schip vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. In bijlage 5 van de Circulaire risico normering vervoer gevaarlijke stoffen is de Beneden - Merwede aangegeven als Zwarte Vaarweg (vaarweg waar uitsluitend vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt met binnenvaartschepen). In de circulaire zijn de volgende transportgegevens vermeld:

Stof	omschrijving	Aantal transporten per jaar
LF1	Brandbare vloeistoffen	9.882
LF2	Zeer brandbare vloeistoffen	13.958
LT1	Toxische vloeistoffen	146
GF2	Brandbare gassen	0
GF3	Licht ontvlambare stoffen	2.135
GT3	Toxische gassen	196

Tabel: aantal transporten gevaarlijke stoffen Beneden Merwede

Beschouwde omgevingspopulatie

Voor de vaststelling van het groepsrisico is het noodzakelijk om de binnen het invloedsgebied van de vaarweg aanwezige populatie te inventariseren. Hierbij is uitgegaan van de bestaande populatie gesitueerd binnen 300 meter vanaf de oever van de vaarweg. Dit tot over een lengte van tenminste 500 meter aan weerszijden van het plangebied. De hoogte van het groepsrisico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de vaarwegen wordt voor het overgrote deel (meer dan 95%) door de binnen deze afstand aanwezig populatie bepaald. Voor de inventarisatie is gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

- populatie op basis van bestemmingsplancapaciteit in het beschouwde plangebied;
- lokaal verstrekte locatiespecifieke informatie;
- het landelijke populatiebestand groepsrisico, en
- waar niet te vermijden, van kengetallen uit PGS1 respectievelijk de handreiking groepsrisico Bevi.

Resultaten onderzoek

Plaatsgebonden risico

Uit bijlage 5 van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen blijkt dat de plaatsgebonden risicocontour PR 10-6 als gevolg van dit vervoer op de rivieren zelf ligt. Het plan maakt het niet mogelijk om (beperkt) kwetsbare functies in de rivier te realiseren. Hiermee wordt, kijkend naar het plaatsgebonden risico, voldaan aan de eisen die de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen stelt.

Groepsrisico

Het onderzoek naar dit omgevingsaspect is - vanwege de flexibiliteit in de planinvulling - zodanig opgezet, dat is nagegaan wat de maximale invulling kan zijn om de in de Structuurvisie Dordrecht 2014 geformuleerde doelstelling voor het groepsrisico, i.c. 0,75 maal de oriëntatiewaarde, te kunnen halen.

Het groepsrisico is bepaald op basis van de omgevingspopulatie, zoals afgeleid uit het programma bestemmingsplan Stadswerven, deelgebied Kop van de Staart (gebieden WG-1 t/m WG-7). De resultaten zijn weergegeven in deze tabel.

Populatie nieuwbouwlocaties (aantal personen)		Groepsrisico als fractie van de oriënterende waarde*	
dag	nacht	Hoogte groepsrisico	Aantal slachtoffers
1653	2153	0,015	98

* km-transportroute met het hoogste groepsrisico

De maximale planinvulling blijft dus (ruim) beneden de gemeentelijke doelstelling.

Tevens is onderzocht hoe ver de populatiedichtheid zou kunnen toenemen om het in de Structuurvisie Dordrecht 2040 toelaatbaar geachte groepsrisico van 0,75 maal de oriëntatiewaarde te benaderen. De populatiedichtheid in het plangebied moet toenemen naar ca. 16.500 personen/ha nachtperiode en 8.250 personen/ha dagperiode om het het maximaal toelaatbare groepsrisico te benaderen. Deze populatiedichtheid ligt ver boven de dichtheid, die wordt bereikt als alle in het bestemmingsplan opgenomen bouwblokken maximaal worden ingevuld.

Toetsingskader Externe veiligheid

Op initiatief van de Brandweer Dordrecht is in 2002 gestart met het project "Veiligheidsstudie spoorzone Dordrecht - Zwijndrecht" waarmee de gemeentes 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 heeft vastgesteld. Het bestemmingsplan is ontwikkeld binnen de criteria van dit toetsingskader. Toepassing van dit toetsingskader geeft externe veiligheidsaspecten een expliciete plaats bij het totstandkomen 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 de Beneden - Merwede worden met name grote hoeveelheden brandbare vloeistoffen, zeer brandbare vloeistoffen en licht ontvlambare stoffen vervoerd. Daarnaast wordt in mindere mate toxische vloeistoffen en toxische gasen vervoerd.

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. 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
Gaswolk ontbranding: meest geloofwaardig	Niet berekend	Niet berekend	100
Gaswolk ontbranding: worst case	Niet berekend	Niet berekend	250
(Zeer) Brandbare vloeistoffen Meest geloofwaardig	Nvt	Nvt	Nvt
(Zeer) Brandbare vloeistoffen Worst case	45	35	25
Toxisch gas: Worst case			80 (hart vaarweg)

Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het invloedsgebied in staat zijn zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. In het invloedsgebied van de Beneden - Merwede bevinden zich kwetsbare objecten.

De sirenedekking in het invloedsgebied is goed, waardoor mensen snel gewaarschuwd kunnen worden. De ontvluchtingsmogelijkheden in het plangebied zijn voldoende. De zelfredzaamheid in het invloedsgebied is voldoende.

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

- De aan de Beneden - Merwede gelegen bouwvlakken zijn op 25 meter uit de rand van de rivier gelegen waardoor deze buiten:
 - de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico zijn gelegen;
 - het zogenaamde plasbrand aandachtsgebied zijn gelegen;
 - buiten de 100% letaliteitgrens van het worst case scenario door uitstroming van een toxisch gas zijn gelegen.
- De vluchtwegen in het plan zijn zoveel mogelijk van de bron af gericht.

Beheersbaarheid

Beheersbaarheid richt zich op de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten en in hoeverre zij in staat zijn hun taken goed uit te kunnen voeren en om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende en adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen, maar ook de brandweezorgnorm wordt hier onder geschaard. De brandweezorgnorm is een aanbevolen opkomsttijd die afhankelijk is van het soort object en de risico's voor de aanwezige personen.

Ten aanzien van de aspecten bereikbaarheid en bluswatervoorziening hanteert de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid de richtlijnen zoals beschreven in de "Handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid (Brandweer Nederland, 2012)". De bereikbaarheid van het plangebied is voldoende. In de "Kop van de Staart" moet de bluswatervoorziening worden ingericht conform genoemde handreiking. Voor de overige deel van het plangebied is de bluswatervoorziening voldoende.

(Ruimtelijke) maatregelen met het oog op beheersbaarheid:

De aan de Beneden - Merwede gelegen bouwvlakken zijn op 25 meter uit de rand van de rivier gelegen waardoor deze buiten:

- het zogenaamde plasbrand aandachtsgebied zijn gelegen.

Het plan realiseert een verbeterde bereikbaarheid van de Beneden - Merwede door:

- het realiseren van een verkeersfunctie parallel aan de rivier.

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 beïnvloed, neemt de zelfredzaamheid van personen toe en zal het rest effect ook lager uit kunnen vallen.

Conclusie

- Het plan voldoet aan de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen voor zover dit het plaatsgebonden risico betreft. Het plan in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Beneden - Merwede resulteert in een onderschrijding van de oriëntatiewaarde voor het Groepsrisico ($\leq 0,015$ maal OW).

- Het plan anticipeert op de komst van het Basisnet door het instellen van een plasbrand aandachtsgebied aan de zijde van de Beneden - Merwede. Nieuwbouw van woningen in deze zone wordt niet voorzien.
- Ten aanzien van het aspect beheersbaarheid geldt dat het plangebied goed bereikbaar is voor hulpdiensten, er voldoende brandkranen en secundair bluswater in het plangebied aanwezig zijn. De brandweer kan binnen de zorgnorm in het plangebied aanwezig zijn.

Advies Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid

De Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid heeft op 9 juli 2015 het volgende advies uitgebracht:

"De Veiligheidsregio ZHZ is akkoord met paragraaf 4.5 Externe veiligheid van de Toelichting vobp "Stadswerven".

Zoals in de toelichting is vermeld, moet wonen in de kraanbaan op 25 meter van oever geschieden. Het is hierbij niet zo dat dit zondermeer kan in één gebouw waarbij de woonfunctie op 25 meter van de oever ligt.

De bereikbaarheid en de bluswatervoorziening worden vastgelegd gedurende de realisatie fase in overleg met Oasen en het brandweercluster.

In het kader van de zelfredzaamheid verdient het aanbeveling bij de realisatie van de bouwplannen de volgende maatregelen te creëren:

- *Ventilatie die centraal buitenwerking kan worden gezet;*

De omwonenden, gebruikers en andere betrokkenen dienen geïnformeerd te worden over een drietal zaken.

Ten eerste over de plannen/bestemming in hun directe omgeving en de mogelijke risico's als gevolg. Vervolgens over de maatregelen die de overheid treft om de risico's te beperken.

Tot slot over de handelingsperspectieven voor de burger zelf om zich zo goed mogelijk voor te bereiden op een eventueel incident.

Dit kan door middel van het publiceren van teksten op de website of in de gemeenterubriek.

Maar hiertoe kunnen ook andere communicatie middelen worden ingezet.

De gemeente is wettelijk verantwoordelijk voor risicocommunicatie.

De regionaal risicocommunicatie adviseur, werkzaam bij de Veiligheidsregio, kan hierbij ondersteunen."

Het bestemmingsplan is aangepast in die zin dat in/op de kraanbaan geen woonfunctie meer mogelijk is. De afwijkingsbevoegdheid hiervoor is geschrapt.

4.5.3 Conclusie

Gelet op de regelgeving en het gemeentelijk beleidskader op het gebied van externe veiligheid vormt dit omgevingsaspect geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

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 (ELI), voorheen het Ministerie van LNV.

Sinds de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (1 oktober 2010, afgekort Wabo) 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".

De gemeente Dordrecht heeft een Gedragscode voor ruimtelijke ontwikkelingen opgesteld. Door gedragsregels uit deze code te volgen, kan schade aan beperkte soorten worden vermeden dan wel beperkt.

Natuurbeschermingswet 1998/Natura 2000-gebied

De Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet) 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 ontwerp-aanwijzingsbesluiten. Krachtens artikel 10a lid 2 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.

Artikel 19 j leden 2 tot en met 4 Natuurbeschermingswet 1998 bepalen dat bij de vaststelling van een plan dat een verslechterend of significant verstorend effect kan hebben voor een Natura 2000-gebied de habitattoets moet worden verricht.

De vergunningen worden verleend door de provincies (GS) of door de minister van ELI.

Zij mogen slechts vergunning verlenen 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. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is "de Biesbosch".

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

Nieuwe plannen, projecten of handelingen binnen en in de nabijheid van natuurgebieden in de Ecologische Hoofdstructuur (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 EHS 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. De Beneden - Merwede maakt deel uit van de EHS.

Beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur 2008-2013

In 2008 is het Beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur 2008-2013 vastgesteld. De doelstelling van de SES is behoud en ontwikkeling van natuur met een optimale diversiteit, waarbij zoveel mogelijk wordt uitgegaan van gebiedseigen soorten en habitats. De Stedelijke Ecologische Structuur is opgehangen aan een aantal thema's. Een van de thema's is "Dordrecht rivierenstad". Het water en de nabijheid van de Biesbosch drukken hun stempel op de natuur in de stad.

4.6.2 Onderzoek

Het Natuur-Wetenschappelijk Centrum heeft de afgelopen jaren verschillende (deel)onderzoeken naar de in het plangebied voorkomende flora en fauna verricht. Een actualisatie van deze onderzoeken is als *bijlage 2* bij deze toelichting gevoegd. In het rapport worden enkele aanbevelingen gedaan.

Dordrecht werkt mee aan het innovatieprogramma Building with Nature. Dit is een innovatieprogramma waarbinnen waterbouwkundige infrastructuur wordt ontwikkeld.

Die creëren nieuwe kansen voor de natuur.

Het belangrijkste resultaat van het programma zijn ontwerprichtlijnen om "Bouwen met de Natuur" in praktijk te brengen. Building with Nature wordt uitgevoerd door Ecoshape, een consortium van overheden, kennisinstellingen en private partijen.

Binnen het gebied richt Building with Nature zich op:

- natuurbehoud en - ontwikkeling in het Wervenpark;
- de oever van deelgebied H (Villa Augustus tot aan de Prins Hendrikbrug);
- kleine natuurplekken in het gebied ("stepping stones").

4.6.3 Conclusie

Het bestemmingsplan is gelet op de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet uitvoerbaar.

4.7 Geluid

4.7.1 Regelgeving en beleid

Algemeen

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

Wegverkeerlawaaai

De Wgh biedt geluidsgevoelige bestemmingen bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerlawaaai bij de aanleg/wijziging van wegen of bij de bouw van woningen in de buurt van wegen.

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

Industrielawaaai

De Wgh verplicht om industrieterreinen waarop lawaaiveroorzakende bedrijven zijn of kunnen worden gevestigd te zoneren. Bij de zonering worden primair de grenzen vastgelegd van het gebied waarbinnen de lawaaimakende bedrijven gevestigd mogen zijn. Vervolgens wordt ten behoeve van het gezonde industrieterrein de zonegrens bepaald en vastgesteld. Het gebied binnen de zonegrens vormt het aandachtsgebied.

De binnen het aandachtsgebied geldende wettelijke voorkeursgrenswaarde, dan wel de binnen de zone vastgestelde hogere waarden zijn bepalend voor de toelaatbaarheid van geluidproducerende activiteiten. Buiten de geluidszone mag de geluidsbelasting als gevolg van de bedrijven op het gezonde industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen.

Spoorweglawaaai

De Wgh biedt geluidsgevoelige bestemmingen bescherming tegen geluidhinder van spoorweglawaaai bij de aanleg/wijziging van spoorwegen of bij de bouw van woningen in de buurt van spoorwegen.

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

Beleid hogere waarden

Op 11 december 2007 hebben 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 hoogst 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 hoogst geluidbelaste zijde is gesitueerd. Bij voorkeur wordt de helft van de geluidsgevoelige ruimten samen niet aan de hoogste geluidsbelaste zijde gesitueerd.

Scheepvaartlawaaai

Voor geluidhinder vanwege scheepvaart gelden geen wettelijke normen. Het onderzoek ernaar vindt plaats in het kader van het algemene criterium van bestemmingsplannen en de Wet ruimtelijke ordening, namelijk een "goede ruimtelijke ordening".

4.7.2 Onderzoek

De Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid heeft onderzoek gedaan naar wegverkeers-, industrie- en scheepvaartlawaai. Het onderzoek is opgenomen in *bijlagen 1 en 1.a.* bij deze toelichting. Geluidhinder vanwege het railverkeer speelt geen rol in dit plangebied.

Wegverkeerslawaai

De Omgevingsdienst heeft de volgende wegen onderzocht: Merwedestraat, Noordendijk en Oranjelaan. Daarnaast is onderzoek verricht naar de Maasstraat (30 km-weg). Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de bouwblokken/deelgebieden WG-4, WG-5 en WG-6 hoger is dan de voorkeursgrenswaarde (48 dB). Zie voor de berekende waarden hoofdstuk 2.4.1 van het milieuvadvis van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid. De geluidsbelasting vanwege de Maasstraat bedraagt ten hoogste 55 dB. Op deze weg is de Wet geluidhinder niet toepassing, omdat dit een 30 km-weg betreft. Wel dient getoetst te worden aan het criterium "goede ruimtelijke ordening". Deze waarde wordt aanvaardbaar geacht.

Industrielawaai

Het plangebied ligt voor een deel binnen de wettelijk vastgestelde zone van Industrierrein De Staart. Op basis van het meest recente zonebeheermodel is de geluidbelasting uitgerekend op de geprojecteerde bouwblokken. Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) bij de deelgebieden WG-4 en WG-5 wordt overschreden. Verwezen wordt naar hoofdstuk 2.4.2 van het milieuvadvis van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid.

Scheepvaartlawaai

In de Wet geluidhinder is geen regeling voor het lawaai vanwege de scheepvaart getroffen. Wel dient getoetst te worden aan het criterium "goede ruimtelijke ordening". Uit een indicatieve berekening blijkt dat de geluidsbelasting als gevolg van de binnenvaart op de Beneden - Merwede maximaal 56 dB(A) etmaalwaarde bedraagt. De Omgevingsdienst beveelt aan om bij het definitief ontwerp van de woningen rekening te houden met de indeling en opbouw van de gevels aan de Beneden - Merwede. Zie hoofdstuk 2.4.3 van het milieuvadvis.

Hogere waarden

Uit het onderzoek volgt dat voor de vaststelling van het bestemmingsplan hogere waarden nodig zijn. Hierbij is gekeken naar de voor het bestemmingsplan De Stadswerven uit 2005 verleende hogere waarden (besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland d.d. 17 december 2004). Voor deelgebied WG-4 zijn die toereikend. Voor deelgebied WG-6 worden nieuwe hogere waarden worden vastgesteld. De gecumuleerde geluidbelasting vanwege alle bronnen en bronsoorten bedraagt voor dit bouwblok 66 dB. Dit is te omschrijven als een voor geluid slechte situatie. Door in het ontwerp rekening te houden met deze situatie kunnen voor het aspect geluid toch kwalitatief goede woningen worden gerealiseerd. Daarbij wordt rekening gehouden met voldoende gevelwering, een geluidluwe zijde, een geluidluwe buitenruimte, de woningindeling en de afschermende werking van de eerstelijns bebouwing. Deze aspecten worden als voorwaarden in het hogere waarden besluit vastgelegd. Daarmee wordt voldaan aan het gemeentelijk hogere waardenbeleid en wordt de gecumuleerde geluidssituatie bij de realisatie van de nieuwe woningen aanvaardbaar geacht.

Voor bouwblok WG-5 worden de maximaal toelaatbare waarden voor zowel het wegverkeer als voor Industrielawaai overschreden. Voor bouwblok WG-5 zijn dus aanvullende maatregelen nodig, zoals bronmaatregelen aan de weg. Het realiseren van woningen op deze locatie met een gevel als bedoeld in artikel 1b lid 4 Wet geluidhinder (de zogenaamde dove gevel) ligt echter het meest in de rede. Deze voorwaardelijke verplichting bij de realisatie van geluidgevoelige bestemmingen is in de regels van het bestemmingsplan opgenomen. Daarmee wordt de gecumuleerde geluidssituatie bij de realisatie van nieuwe geluidgevoelige functies aanvaardbaar geacht.

4.7.3 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat in enkele deelgebieden sprake zal zijn van een hoge geluidbelasting. Gezien de te treffen maatregelen op grond van het Beleid hogere waarden en aanvullende maatregelen voor WG-5, vastgelegd in het besluit hogere waarden en in de regels van dit bestemmingsplan, zal echter geen sprake zijn van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Vanuit het oogpunt van geluid zijn er geen belemmeringen voor de vaststelling en uitvoering van dit bestemmingsplan.

4.8 Groen

4.8.1 Regelgeving en beleid

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

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

4.8.2 Onderzoek

In het plangebied is voldoende ruimte voor groenvoorzieningen. De grootste voorziening is het Wervenspark op de Kop van de Staart waar recreatie gekoppeld wordt aan ecologie. De ligging van het Wervenspark in een hellend vlak tot aan het water maakt het mogelijk om een deel van het Biesboschmilieu tot in de Stadswerven te trekken. Op de overgangen van water en land is ruimte voor specifieke flora en fauna. In aansluiting op het Wervenspark wordt in het kader van Building with Nature (zie hoofdstuk 4.6) meer ruimte gecreëerd voor beplanting op de kades aan de Beneden - Merwede. Naast de ruimte voor de natuur zal het Wervenspark ook een recreatieve functie vervullen door de aanleg van wandelpaden.

Het gebied de Stadswerven kenmerkte zich tot in de jaren negentig door een grote mate van bedrijvigheid. Langs de oevers van het Wantij en de Merwede waren verschillende scheepswerven gevestigd. Naast de loodsen en schepen werd het beeld bepaald door een aantal grote kranen. Van grote afstand was de kraan op de hoek van de Maastraat en de Merwedestraat zeer bepalend door de zichtlijnen vanaf de Oranjelaan en de gehele Merwedestraat. Deze kraan werd gebruikt voor de reparatie en bouw van schepen, die op de betonnen scheepshellings aan de Merwede lagen. De grote betonnen scheepshellings zullen worden opgenomen in het Wervenspark; zij vormen daarbij mooie speelaanleidingen.



Door de samenwerking binnen de Drechtsteden is de kans ontstaan om een historische kraan uit Hendrik Ido Ambacht naar Dordrecht te halen. Deze kraan kan een plek krijgen binnen het toekomstige Wervenpark. De kraan en de hellingbanen kunnen door de grote hoogte en lengte een krachtig beeldmerk worden van de Stadswerven, geven identiteit aan het nieuwe Wervenpark en zorgen voor een verankering van het nieuwe ontwikkelingsgebied met de rijke historie van de scheepswerven en verbinding met het omliggende water.



Op de kade langs de Merwede zal een bomenrij worden gerealiseerd, passend bij de cultuur van bomen op de kades in de historische binnenstad. Naast het bieden van schaduw en beschutting zorgen de bomen voor een menselijke maat. De bomen vormen de verbinding tussen het Wervenpark en het uiterste puntje van de Kop van de Staart.

Het centrale deel van de Stadswerven, het Watertorenterrein, gelegen aan het Wantij kent een groene inrichting door o.a. de tuin rondom Villa Augustus. De omliggende kades met wandelpaden en beplanting vormen de uitlopers van de Wantijbuurt/Dordwijkzone. Door de lage bebouwingsdichtheid en de vergroting van de waterranden door het uitgraven van de Vlij zijn er nieuwe waterranden en groengebieden ontstaan. De verdere inrichting van het gebied en vormgeven van de waterranden moet bijdragen aan het groene karakter van het watertorenterrein zodat het zich nadrukkelijk onderscheidt van de ten noorden en ten zuiden gelegen gebieden van de Stadswerven.

Langs het Wantij aan de zuidoever is al een begin gemaakt met de aanplant van een nieuwe bomenrij als begeleiding van de te ontwikkelen wandelroute tussen Villa Augustus en de Riedijkshaven. Met de inrichting van het plein tussen Bioscoop en Energiehuis zal de wandelroute verder vorm krijgen. Naast de functie als verblijfs- en speelplein zal een beplantingsplan onderdeel uitmaken van de nieuwe inrichting van dit nieuwe plein.

4.8.3 Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet aan het beleid van de gemeente.

4.9 Luchtkwaliteit

4.9.1 Regelgeving en beleid

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn in bijlage 2 grenswaarden voor de luchtkwaliteit gesteld voor enkele stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Van deze twee stoffen is bekend dat op sommige locaties in Nederland de grenswaarde (bijna) wordt overschreden. Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (Wm) moeten deze grenswaarden in acht worden genomen bij onder meer het vaststellen van een bestemmingsplan.

Indien een ontwikkeling op grond van een nieuw bestemmingsplan gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kan de gemeenteraad het bestemmingsplan vaststellen wanneer aannemelijk is gemaakt dat sprake is van één van onderstaande gronden (artikel 5.16 Wm):

- de activiteit leidt niet tot het overschrijden van de in de wet genoemde grenswaarden;
- de luchtkwaliteit verbetert per saldo als gevolg van de activiteit of blijft ten minste gelijk;
- de activiteit draagt niet in betekenende mate bij aan de concentratie van een stof waarvoor in de wet grenswaarden zijn opgenomen;
- de ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Projecten die "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreinigingen hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Hiervoor wordt een grens gehanteerd van 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Dit betekent dat voor NO₂ en PM₁₀ projectbijdragen zijn toegestaan van maximaal 1,2 µg/m³. Als van een project aannemelijk is gemaakt dat het niet meer dan 1,2 µg/m³ aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ bijdraagt, is het 'NIBM' en vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht uit de Wet milieubeheer.

Indien een bestemmingsplan wel "in betekenende mate" bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, is het van belang om te toetsen of de grenswaarden niet overschreden worden. Indien geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, dan kan het bestemmingsplan worden vastgesteld.

4.9.2 Onderzoek

Het bestemmingsplan Stadswerven voorziet in de bouw van bijna 900 woningen. Op grond van het Besluit niet in betekenende bijdragen (luchtkwaliteitseisen) en de Regeling nibm is dit een ruimtelijk project dat beperkt bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Om deze reden is geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig.

Uit het oogpunt van een "goede ruimtelijke ordening" is desalniettemin onderzocht wat de gevolgen zijn van de uitvoering van dit bestemmingsplan voor de luchtkwaliteit.

Onderzoek is verricht naar de concentraties van de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) vanwege wegverkeer langs de wegen in en rond het bestemmingsplangebied, te weten Oranjelaan, Maasstraat, Merwedestraat en Noordendijk. Dit onderzoek is opgenomen in *bijlage 1* bij deze toelichting, meer specifiek in hoofdstuk 3.

Uit het onderzoek blijkt dat de concentraties NO₂ en PM₁₀ langs deze wegen ruim onder de vastgestelde maatgevende grenswaarden liggen. Na uitvoering van het bestemmingsplan Stadswerven zal dan ook worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Er wordt voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit.

4.9.3 Conclusie

Vanuit een goede ruimtelijke ordening zijn er geen belemmeringen voor het vaststellen en uitvoeren van het bestemmingsplan Stadswerven.

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

Verkeersstructuur

Het gebied Stadswerven wordt fysiek gescheiden door het Wantij. Hierdoor zijn er een noordelijk deel en een zuidelijk deel, die ieder apart bereikbaar zijn via de noordelijke stadsroute N3-Merwedestraat-Oranjelaan. Het noordelijke deel heeft een aansluiting op deze route via de Maasstraat (west) en het zuidelijke deel via de Noordendijk.

Op het moment van schrijven van deze toelichting wordt een reconstructie van de complete noordelijke stadsroute voorbereid. Gestreefd wordt om het toekomstige verkeersbeeld, mede veroorzaakt door het project Stadswerven, op een juiste en toekomstbestendige wijze te faciliteren, door onder andere de kruispunt Oranjelaan-Noordendijk en Merwedestraat- Maasstraat anders vorm te geven. De uitvoering staat gepland in 2016-2017.

De Maasstraat vormt de centrale as van de Kop van de Staart en vormt samen met de route langs de oever van de Beneden - Merwede de belangrijkste auto-ontsluiting. Direct na het kruispunt met de Merwedestraat verandert het plangebied Stadswerven van een 50 km zone, en daarmee ook de Maasstraat, in een 30 km gebied. Het autoverkeer splitst zich nabij de Biesboschhal op in de Maasstraat en in de route langs de Beneden - Merwede.

De openbare ruimte tussen het Wervenpark en de kruising Maasstraat - Merwedestraat zal op een dusdanige manier worden ingericht dat nood-/hulpdiensten ingeval van een calamiteit ook het gebied kunnen betreden als de kruising Maasstraat - Merwedestraat niet gebruikt kan worden.

De overige straten in dit deel van het plangebied krijgen het karakter van een woonstraat, smalle straten waarbij aan één of twee zijden kan worden geparkeerd. In "de Erven" kent de Maasstraat een besloten karakter in de vorm van een plantsoen. Het plantsoen wordt autoluw ingericht waardoor een veilig speelgebied voor kinderen ontstaat. De auto moet verplicht "buitenom" rijden. Ook zal autoverkeer zoveel mogelijk van het plein op de punt worden geweerd. Beide gebieden zijn daardoor uitermate geschikt als verblijfsgebied. De inpassing van de kraanbaan kan in dit opzicht overigens wel tot enige wijzigingen leiden (zie hoofdstuk 2.3.2.1 onder "Kraanbaan").

Het langzaam verkeer kan gebruik maken van alle straten inclusief de gehele Maasstraat. Via deze laatste route en de te realiseren brug ontstaat een snelle verbinding voor fietsers en voetgangers tussen de Staart en de binnenstad van Dordrecht. De snelle brugverbinding draagt daarmee nadrukkelijk bij aan het stimuleren van het gebruik van de fiets ten opzichte van de auto. Door middel van een bushalte op de Merwedestraat zijn bewoners van het noordelijke deel van de Stadswerven aangesloten op het openbaar vervoersnet.

In hoofdstuk 2.3.2.1 is aandacht besteed aan de openbare ruimte in de Kop van de Staart.

Het Watertorenterrein zal één of meerdere aansluitingen krijgen op de Oranjelaan voor het gemotoriseerde verkeer.

Het zuidelijke deel van de Stadswerven wordt gekarakteriseerd door enkele grootschalige publieksaantrekkende voorzieningen, zoals het Energiehuis en de bioscoop. Daarnaast zal in de toekomst o.a. ook woningbouw aan dit gebied worden toegevoegd (bestemming Woongebied - 8). Voor de voorzieningen is aan de Lijnbaan een parkeergarage gerealiseerd. De auto-ontsluiting van dit gebied en de parkeergarage vindt plaats vanaf de Noordendijk kort na de kruising met de Oranjelaan.

Het nieuwe plein voor de bioscoop en Energiehuis wordt een speel- en verblijfsplein.

Langs de oever van het Wantij zal in verschillende fasen een wandelroute worden aangelegd tussen Villa Augustus en de Prins Clausbrug over het Wantij. Vanwege de landschappelijke kwaliteit en weidse uitzichten over het water is het van belang dat de bestaande wandelroute langs het Wantij nabij Villa Augustus ook binnen de omliggende plandelen wordt gecontinueerd. Met de aanleg van een openbare steiger voor kleinschalige boten in het Wantij wordt het vervoer over water verder gestimuleerd.

Verkeersaantrekkende werking

Als gevolg van de mogelijkheden binnen dit bestemmingsplan zal ten opzichte van de huidige situatie het verkeersaanbod wijzigen in tijd en in aantal. Het verkeer van en naar het noordelijke deel zal extra verkeer genereren tijdens de standaard ochtend- en avondspitsperiode. Ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan De Stadswerven, waarin werd uitgegaan van meer woningen en verkeersaantrekkende functies, is er met name voor het noordelijk deel een lagere verkeersgroei te verwachten.

In het kader van de milieuonderzoeken is berekend hoeveel verkeer het programma van Richting Kiezen zal genereren. Hierbij is uitgegaan van een maximale invulling. Zie bijlage 2.1 van het in *bijlage 1* opgenomen Milieudadvies.

Parkeren

Door de hoge bebouwingsdichtheid zal in het plangebied in voldoende mate ruimte moeten worden aangebracht in, op of onder het gebouw dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw behoort voor het stallen of parkeren van auto's. Zie artikel 24.6 van het bestemmingsplan. Aanvragen van omgevingsvergunning activiteit bouwen zullen getoetst worden aan de Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten, vastgesteld op 18 december 2012. In de praktijk komt dit neer op een gemiddelde van 1,7 parkeerplaats per woning (gemiddeld 1,4 parkeerplaats per woning op eigen terrein en 0,3 parkeerplaats per woning voor het bezoek in de openbare ruimte).

In de eerdere plannen voor Stadswerven was een belangrijk deel van de parkeeroplossingen op min 1-niveau binnen de bouwblokken gedacht. Vanwege de kosten hiervan is in "de Erven" het parkeren binnen het bouwblok echter op maaiveld voorzien, voor een deel als onderdeel van de tuin en voor een deel op een gemeenschappelijk binnenterrein. Bijkomend voordeel is dat meer tuinen en groen in de koude grond staan en dus goede (boom)beplanting kunnen krijgen. Op moeilijk te ontwikkelen plekken ("de Punt") en onder etagegebouwen wordt uitgegaan van een deel overbouwd parkeren.

In de Kop van de Staart zal betaald parkeren worden ingevoerd. In de bestemming Woongebied is de mogelijkheid opgenomen om al dan niet gebouwde openbare parkeervoorzieningen te realiseren.

4.10.3 Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet aan het beleid van de gemeente.

4.11 Water

4.11.1 Regelgeving en beleid

Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn, die ervoor moet zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in 2015 op orde is. In het verleden zijn vele Europese richtlijnen op het gebied van water verschenen. De Kaderrichtlijn Water, die in 2000 van kracht is geworden, moet meer eenheid brengen. De nieuwe richtlijn betekent een ambitieuze en innovatieve aanpak van waterbeheer.

Kernelementen zijn:

- de bescherming van alle wateren, meren, kustwateren en grondwateren;
- het stellen van ambitieuze doelen om ervoor te zorgen dat alle wateren in het jaar 2015 de "goede toestand" hebben bereikt;
- de verplichting tot grensoverschrijdende samenwerking tussen landen en tussen alle betrokken partijen;
- ervoor zorgen dat alle belanghebbenden actief deelnemen aan activiteiten op het gebied van waterbeheer;
- de verplichting tot het voeren van een waterprijsbeleid en ervoor zorgen dat de vervuiler betaalt;
- het in evenwicht houden van de milieubelangen en de belangen van hen die afhankelijk zijn van het milieu.

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.

Nationaal Waterplan

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan (NWP) vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. In het Nationaal Waterplan is een eerste uitwerking gegeven aan het Deltaprogramma dat wordt opgesteld naar aanleiding van het advies van de Deltacommissie in 2008. Dit programma is gericht op duurzame veiligheid en zoetwatervoorziening.

De stroomgebiedbeheerplannen zijn een bijlage van het NWP. De Ministerraad heeft 27 november 2009 de stroomgebiedbeheerplannen 2009-2015 van de Eems, Maas, Rijndelta (Nederlandse deel) en Schelde vastgesteld.

Waterwetgeving

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 heeft een groot aantal wetten op het gebied van water vervangen en biedt instrumenten om het waterbeheer op een doeltreffende en doelmatige manier op te pakken.

De Waterregeling bevat regels ten aanzien van de organisatie van het waterbeheer, een aantal kaarten betreffende de toedeling van beheer, de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen en de aanwijzing van de drogere oevergebieden, alsmede regels voor gegevensverstrekking aan het Rijk ingevolge Europese verplichtingen.

Verder regelt de Waterregeling een enkel inhoudelijk aspect van het regionaal waterplan en beheerplannen.

In het Waterbesluit wordt onder meer de vaststelling van een landelijke rangorde bij watertekorten, de zogenaamde verdringingsreeks vastgelegd. Voor de organisatie van het waterbeheer bevat het Waterbesluit de toedeling van oppervlaktewaterlichamen in beheer bij het Rijk en regels over het verstrekken van informatie met betrekking tot het waterbeheer.

Ook regelt het Waterbesluit procedurele en inhoudelijke aspecten van het nationale waterplan en het beheerplan voor de rijkswateren en enkele inhoudelijke aspecten van de plannen in verband met implementatie van de Kaderrichtlijn Water en de Richtlijn overstromingsrisico's. Een vergunningplicht en algemene regels zijn uitgewerkt voor het gebruik van rijkswaterstaatswerken (zie hiervoor ook de vastgestelde kaarten) en voor het lozen of onttrekken van water aan oppervlaktewater in beheer bij het Rijk.

Hoofdstuk 6, paragraaf 6, van het Waterbesluit geeft aan onder welke voorwaarden er zonder vergunning mag worden gebouwd in een oppervlaktewaterlichaam dat in beheer is bij Rijkswaterstaat (zoals de meeste rivieren en daarbij behorende buitendijkse gebieden, waaronder de Stadswerven).

Beleidsregels grote rivieren

Voor de toepassing van artikel 6.12 Waterbesluit (vergunningplicht) zijn beleidsregels, de Beleidsregels grote rivieren, vastgesteld. De doelstelling van die regels is de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het rivierbed te behouden en ontwikkelingen tegen te gaan die de mogelijkheid tot rivierverruiming door verbreding en verlaging nu en in de toekomst feitelijk onmogelijk te maken.

Het plangebied Stadswerven is grotendeels aangewezen als: "Gedeelte van het rivierbed waar paragraaf 6 van Hoofdstuk 6 van het Waterbesluit niet van toepassing is (artikel 6.16 Waterbesluit)". Dat betekent dat voor het gebruik van rijkswaterstaatswerken geen watervergunning nodig is.

Wet milieubeheer

Per 1 januari 2008 is in artikel 10.29a Wet milieubeheer een voorkeursvolgorde opgenomen voor de verwijdering van afvalwater. De voorkeursvolgorde voor waterkwaliteit is schoonhouden-scheiden-zuiveren, die voor waterkwantiteit is vasthouden-bergen-afvoeren.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In het Barro stelt het rijk regels aan de inhoud van bestemmingsplannen. Het kan hierbij alleen gaan om nationale belangen. Eén van die belangen betreft de Rijksvaarwegen (bepaling vrijwaringszone en de veiligheid van de scheepvaart).

Beleid buitendijkse waterveiligheid, provincie Zuid-Holland

Vanwege de toegenomen behoefte aan buitendijks bouwen, heeft de provincie de afgelopen jaren samen met belanghebbende partijen, waaronder de gemeente Dordrecht, gewerkt aan waterveiligheidsbeleid voor buitendijks bouwen. Doel van het beleid is het helpen van gemeenten om de waterveiligheidsrisico's van buitendijkse ontwikkelingen inzichtelijk te maken, zodat zij daarmee bewust kunnen omgaan en eventuele maatregelen kunnen afwegen.

Het buitendijkse waterveiligheidsbeleid is sinds 30 januari 2013 opgenomen in de provinciale Structuurvisie en de provinciale Verordening. Zie hoofdstuk 3.2.3 en hierna onder 4.11.2.

Waterschapsbeleid

Op 26 november 2015 heeft de Verenigde Vergadering van het waterschap Hollandse Delta het Waterbeheerprogramma 2016 - 2021 vastgesteld.

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 overstroming voorkomen door middel van (primaire) waterkeringen. Voor de tweede laag is als doel geformuleerd dat de ruimtelijke inrichting bijdraagt aan het beperken van de gevolgen van een overstroming.

Uit het oogpunt van waterkwaliteit moet schoon hemelwater bij voorkeur worden afgekoppeld en direct worden geloosd op oppervlaktewater. Dit vermindert de vuiluitworp uit het gemengde rioolstelsel en 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 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

Algemeen

Dordrecht is water en historie. De stad is gelegen aan het drukst bevaren kruispunt waar de Oude Maas, de Noord en de Beneden - Merwede bij elkaar komen. Het historische centrum is verweven met vele havens en de belangrijkste winkelstraat wordt gevormd door een dijk die de stad verdeelt in een land- en een buitendijks gelegen waterzijde. De ontwikkeling van de stad werd bepaald door de economisch gunstige ligging aan vaarwegen en een voortdurende strijd tegen het water met als hoogtepunt de Sint Elisabethsvloed van 1421. Door nieuwe bedijkingen is in de loop der eeuwen het huidige eiland van Dordrecht ontstaan, grenzend aan het Nationaal Park De Biesbosch. Dordrecht heeft daarmee eeuwen ervaring in het aanpassen van de stad aan veranderende rivierlopen en waterstanden. Het gehele eiland van Dordrecht is gevormd door bedijkingen en de invloed van getijden in het Biesboschgebied. Het historisch havengebied biedt een scala aan architectonische en stedenbouwkundige oplossingen die in De Stadswerven "vernieuwd" toegepast gaan worden.

Om deze reden is en wordt voor de planontwikkeling van Stadswerven gewerkt aan kennisontwikkeling rondom adaptief en waterveilig bouwen. Dit vindt plaats onder de noemers van de onderzoekstrajecten UFM (2005-2008), MARE (2009-2013) en Camino (2014-2017).

Doel is om inzicht te krijgen in de overstromingsrisico's bij verschillende ontwerpen, rekening houdend met verschillende toekomstscenario's t.a.v. klimaatveranderingen. Het omgaan met het water als ruimtelijke kwaliteit en tegelijkertijd als risico voor overstromingen vormde een integraal onderdeel van de planvorming. Naast het creëren van waterveilige woningen en woongebied is onderzocht op welke wijze invulling gegeven kon worden aan de dagelijkse kwaliteit en de beleving van het aanwezige water.

Vanwege de unieke ligging is de Stadswerven als pilotproject gebruikt om kennis te ontwikkelen om nieuw te ontwikkelen stedelijke gebieden op waterveiligheid te toetsen.

De ligging is uniek door de buitendijkse ligging van de Stadswerven in het centrum van de Drechtsteden, omgeven door rivieren met wisselende waterstanden door eb en vloed.

Voor Stadswerven is er voor gekozen om niet integraal op te hogen naar een maaiveld van circa 4.00+ NAP, dat zelfs in de meest extreme situaties hoog genoeg is om droog te blijven, maar om een integrale ontwerpbenadering toe te passen die past bij de karakteristiek van Dordrecht.

Naast waterveiligheidsaspecten is ook het gebruik van het water belangrijk voor de ontwikkeling van een levendig stadsdeel. Ook op het water vragen verschillende functies om ruimte, zoals de binnenvaart met ligplaatsen en de recreatievaart, het openbaar vervoer met de waterbushalte en stallingruimte. Ook is het water geschikt voor oude en nieuwe woonschepen en is er ook toeristisch en recreatief ruimte voor o.m. museumschepen of drijvende hotelkamers. Al deze functies hebben voorzieningen nodig, zoals aanlegsteigers en afmeerplaatsen.

Aan de zuidzijde zijn ligplaatsen voor de binnenvaart langs het Lijnbaangebied en ligt de nachtsteiger voor de waterbus.

Voor de zuidelijke insteekhaven hebben de gemeente en OCW adviesbureau OpKoers opdracht verstrekt om een integraal ontwikkelplan op te stellen.

Rijksvaarwegen

De Beneden - Merwede en het Wantij zijn aangewezen als Hoofdwateren. De Beneden-Merwede is een Rijksvaarweg CEMT-klasse VIc, wat zoveel inhoudt dat hier de grootste schepen kunnen varen. Het Wantij is klasse Va, waardoor de grootste schepen niet zijn toegestaan.

Om belemmeringen voor de scheepvaart, zoals doorvaart, zichtlijnen en bereikbaarheid voor hulpdiensten te waarborgen, is toegankelijkheid van de oevers noodzakelijk. Hiervoor zijn regels opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (barro).

Op de Beneden - Merwede geldt een algemeen ligplaatsverbod.

Vooruitlopend op het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) wordt in het eindrapport Basisnet water (2008) voor nieuwe ontwikkelingen langs de Beneden-Merwede een plasbrandaandachtsgebied van 25 m vanaf de waterlijn aangehouden. In dit gebied mogen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden gesitueerd.

Deze afstand komt overeen met de vrijwaringszone van het Barro (artikel 2.1.2 lid 2 onder c.).

Bergend regime

Het Wantij maakt onderdeel uit van het bergend deel van het rivierbed. De Waterwet is op het Wantij van toepassing. Op grond van de Beleidsregels grote rivieren is het Wantij aangewezen als bergend regime.

Rijkswaterstaat toetst door middel van aanvragen van watervergunning of voor activiteiten in dit deel van het rivierbed toestemming kan worden verleend.

Zo moet er bijvoorbeeld sprake zijn van een zodanige situering en uitvoering van de activiteit dat de afname van het bergend vermogen zo gering mogelijk is.

Een watervergunning is bijvoorbeeld nodig voor de ligplaatsen van schepen, woonboten / drijvende woningen, maar ook het realiseren van afmeervoorzieningen of bouwwerken (bijvoorbeeld ten behoeve van een brug of damwand).

Voor het toekomstig dempen van de noordelijke insteekhaven en de in uitvoering zijnde oevercorrecties langs de Beneden-Merwede en de nieuwe oevers langs het Wantij heeft Rijkswaterstaat op 27 april 2011 een watervergunning verleend. Ook is compensatie uitgevoerd in het plangebied zelf en bij de realisering van PlanTij.

Voor de bioscoop heeft Rijkswaterstaat op 29 januari 2013 een watervergunning verleend.

Rijkswaterstaat is onder voorwaarden akkoord met het realiseren van de brug tussen de Punt van de Staart en het Noorderhoofd. Zie hoofdstuk 2.3.2.1.

De buitendijks gelegen droge gebieden in het plangebied zijn uitgezonderd van de vergunningplicht op grond van de Waterwet (artikel 6.16 Waterbesluit).

Watersysteem

De gemeente Dordrecht volgt het beleid van Rijkswaterstaat over de aanleg van rioolstelsels, in buitendijkse gebieden, en emissies vanuit de rioolstelsels op oppervlaktewater. Voorkomen moet worden dat het regenwater op een of andere wijze vervuild raakt voordat het op het open water wordt geloosd.

In het rioleringsplan voor de Stadswerven is gekozen voor een gescheiden stelsel: een droogweerafvoer-stelsel voor de inzameling van huishoudelijk afvalwater en een hemelwaterafvoer-stelsel waarop alle regenwaterafvoeren worden aangesloten. Een groot deel hiervan is al aangelegd. De gebouwen op percelen grenzend aan open water kunnen waar mogelijk het dakwater direct op open water lozen.

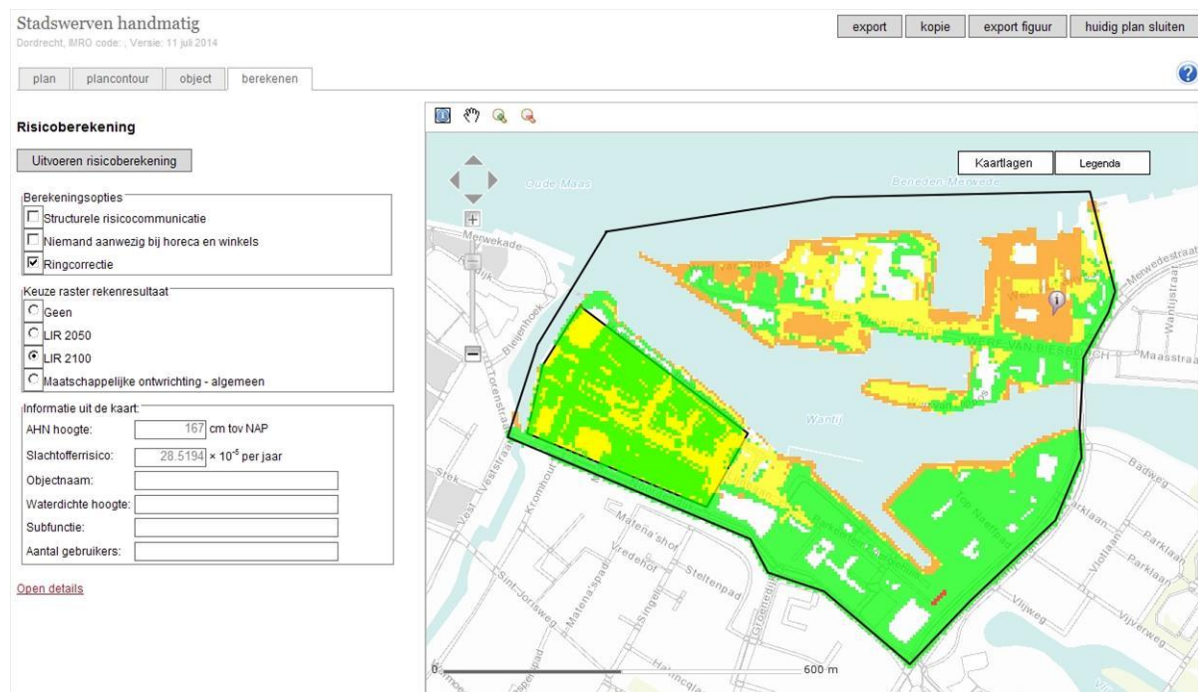
Buitendijkse waterveiligheid

Op basis van artikel 2.4.3 van de provinciale Verordening ruimte (2014) dient de toelichting op een bestemmingsplan, dat buitendijks nieuwe bebouwing mogelijk maakt, een inschatting van het slachtoffer risico bij een eventuele overstroming en een verantwoording van de afweging die is gemaakt voor het toelaten van nieuwe bebouwing te bevatten.

Dit plan is een actualisatie van het vigerende bestemmingsplan De Stadswerven uit 2005 en is noodzakelijk om de reeds in gang gezette ontwikkelingen de komende jaren te faciliteren. Voor een deel van de Stadswerven is de risicoapplicatie reeds toegepast (i.c. 2e herziening bestemmingsplan De Stadswerven, locatie Kop van de Staart, betreft "de Punt" en "de Erven").

Voor de inschatting van het slachtoffer risico is in dit voorontwerp een globale inschatting van de risico's gemaakt. Aan de hand van deze inschatting wordt nader ingezoomd op risicorelevante deelgebieden.

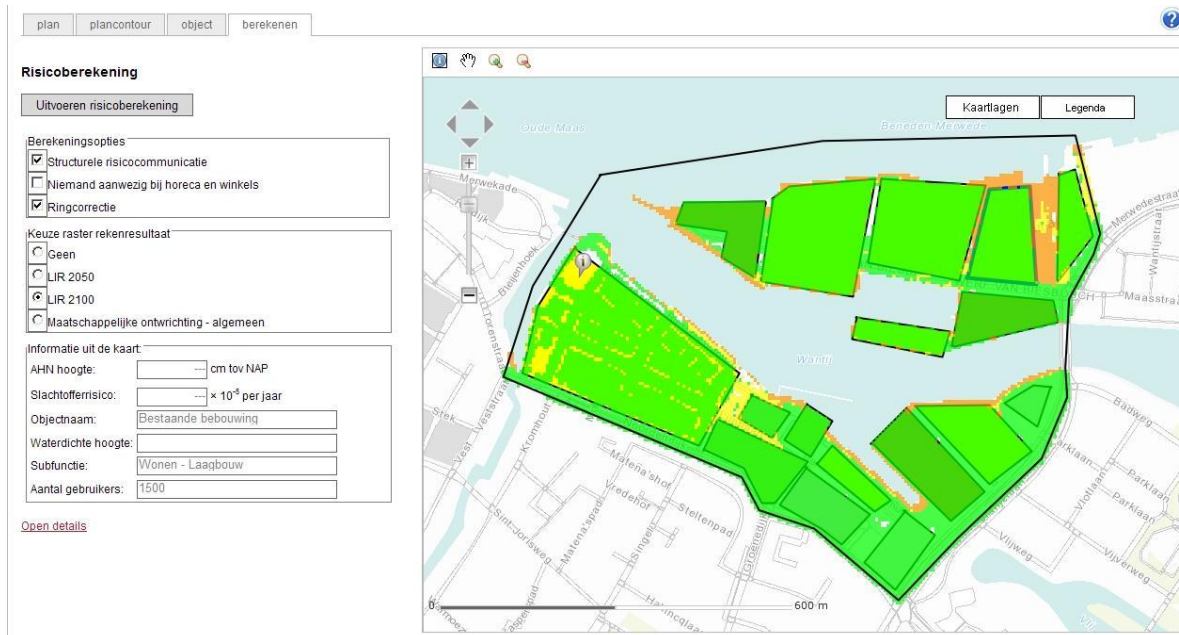
Een risicoberekening voor het Lokaal Individueel Risico (LIR) in 2100 laat zonder maatregelen het volgende beeld zien:



De gebieden ten zuiden van het Wantij kennen voornamelijk een maaiveldhoogte van meer dan 3.00 m boven NAP en zijn daarmee hoog genoeg gelegen om een zeer gering overstromingsrisico te kennen.

De gebieden ten noorden van het Wantij kennen (in het AHN, Actueel Hoogtebestand Nederland) veelal een hoogteligging tussen de 2.00 en 3.00 m boven NAP. Zonder aanvullende maatregelen bestaat hier een kans op overstroming met dodelijke slachtoffers.

Op basis van het programma (zie hoofdstuk 2.3) zijn aantallen per deelgebied bepaald. In het masterplan Stadswerven zijn aanleghoogten opgenomen. Deze zijn per deelgebied als waterdichte hoogte overgenomen. Hieruit ontstaat het volgende beeld:



Met het ontwerpen volgens waterveiligheidsprincipes ontstaat een situatie waarin de gebouwde omgeving geen hoog slachtofferisico kent. Het openbaar gebied kent dat op bepaalde plaatsen wel. Dit is ook bewust in de ontwerpen van het gebied opgenomen.

In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt hier nader op in gegaan.

Kraanbaan

De kraanbaan bevindt zich binnen de 25 meter vrijwaringszone van de Beneden - Merwede (rijksvaarweg) en is 8 m boven het peil van de Beneden - Merwede gelegen. Deze zone is geregeld in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (artikel 2.1.2. lid 2 onder c., CEMT-klasse VI). Daarnaast bevindt de kraanbaan zich binnen het 25 m plasbrandaandachtsgebied.

In de hoofdstukken 2.3.2.1 en 4.1.2 is aan het behoud van de kraan, de stedenbouwkundige gevolgen en de functionele invulling aandacht besteed.

Uitgangspunt bij de ontwikkeling is het toevoegen van een functie op het bouwwerk, waardoor de robuuste vormgeving duidelijk zichtbaar blijft. De gedachte horecafunctie zou zich zo mogelijk binnen de vrijwaringszone moeten uitstrekken, zodat maximaal van het uitzicht op de rivier gebruik gemaakt kan worden. Hierover vindt overleg met Rijkswaterstaat en de Veiligheidsregio plaats.

Waterwoningen

Aan de waterwoningen in het Wantij (ten zuiden van "de Erven:") is in hoofdstuk 2.3.2.1 aandacht besteed. Voor nieuwe waterwoningen is in de regels een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Die bevoegdheid beperkt zich tot de Zuidelijke insteekhaven.

Waterkering

Net buiten het plangebied is een waterkering aanwezig, namelijk de Noordendijk. Ter bescherming van deze dijk is de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering opgenomen.

De beschermingszone van deze kering ligt namelijk binnen het plangebied.

Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is de waterbeheerder van dit gebied. Rijkswaterstaat is ook vaarwegbeheerder van de Beneden - Merwede en het Wantij en ziet toe op een veilige en goede doorvaart op rijkswater. Met Rijkswaterstaat vindt regelmatig overleg plaats.

4.11.3 Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet aan relevante wetgeving en het beleid op watergebied.

HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Planmethodiek

De verschillende bestemmingen zijn direct van de verbeelding af leesbaar. Door middel van ruime bestemmingen en mogelijkheden van afwijking (door middel van een omgevingsvergunning) is de nodige flexibiliteit opgenomen.

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

5.2 Inleidende regels

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

5.3 Bestemmingen

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

Bedrijf - Nutsvoorziening

Deze bestemming is toegekend aan de transformatorstations aan de Oranjelaan en de Noordendijk. De bestemming regelt de bestaande voorzieningen en het vergunde nieuwe 50/13 kV station. Zie ook hoofdstuk 2.3.2.3.

Cultuur en ontspanning - 1

Het Energiehuis is bestemd tot Cultuur en ontspanning - 1. In deze maatbestemming zijn de huidige functies en bebouwing geregeld. De verschillende functies in het gebouw zijn geïnventariseerd. De horeca- en kantoorruimtes in het Energiehuis zijn aan maximum vloeroppervlaktes verbonden. Voor wat betreft de horeca gaat het om Khotinsky (horeca 1, maximaal 700 m²) en het poppodium en popcafé (horeca 2, maximaal 2500 m²). De andere functies, zoals het theater en de muziekschool, zijn niet aan maximale oppervlaktes gebonden. Bij deze functies is ondergeschikte horeca toegestaan; zie hiertoe artikel 24.7 van de regels. Dit artikel stelt de voorwaarden waaronder dit mogelijk is. Voor eventueel extra (zelfstandige) horeca in het gebouw is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen.

Cultuur en ontspanning - 2

De nieuwe bioscoop is bestemd tot Cultuur en ontspanning - 2, conform de verleende omgevingsvergunning.

Gemengd - 1

Deze bestemming is toegekend aan de Biesboschhal en maakt verschillende functies in dit gebouw mogelijk. Het gaat onder meer om bedrijvigheid, onderwijs, horeca, kantoor en detailhandel.

Gemengd - 2

De molen aan de Noordendijk is op maat bestemd. De huidige functies en bebouwing zijn geregeld.

Groen

De in het plangebied voorkomende structurele groenvoorzieningen zijn bestemd tot Groen. Daar waar dit op de verbeelding is aangegeven zijn parkeervoorzieningen toegestaan. De bestemming maakt de hijskraan mogelijk, binnen het op de verbeelding aangeduide bouwvlak.

Horeca - 1

Deze bestemming is toegekend aan de kraanbaan (nieuwe functie) en Villa Augustus. De bestemming is gebaseerd op de huidige regeling voor Villa Augustus en toereikend voor de horecavoorziening op de kraanbaan. Op de kraanbaan is door middel van een afwijkingsbevoegdheid ook maximaal één kantoor mogelijk.

Horeca - 2

De bestaande horecazaken aan de Noordendijk zijn als zodanig bestemd. Op de verdiepingen van deze panden mag alleen worden gewoond.

Maatschappelijk

Deze bestemming is toegekend aan het centrum voor kinderopvang Riedijkshaven. De bestaande functie en bebouwing zijn geregeld. Met een afwijkingsbevoegdheid kunnen hier eventueel andere maatschappelijke functies worden gevestigd, indien hierdoor geen ontoelaatbare hinder voor de (woon)omgeving ontstaat.

Tuin

De inhoud van deze bestemming is standaard en spreekt voor zich.

Verkeer

De bestaande wegen, straten en pleinen zijn bestemd tot Verkeer. Ook aan de nieuwe openbare ruimte in de Kop van de Staart is deze bestemming toegekend.

De nieuwe parkeergarage nabij het Energiehuis is op de verbeelding aangegeven en als zodanig bestemd.

De aanlandingen van de nieuwe brug voor het voet- en fietsgangersverkeer zijn van een regeling voorzien. De maximale bouwhoogte is 10 m.

Water

Het Wantij en de Beneden - Merwede zijn bestemd tot Water. Deze bestemming maakt meerdere functies mogelijk, zoals drijvende hotelkamers voor Villa Augustus, ligplaatsen voor de binnenvaart en de Prins Clausbrug tussen het Noorderhoofd en de Kop van de Staart. De maximale bouwhoogte hiervan is 30 m (bij gesloten toestand).

Uit flexibiliteitsoogpunt kent de bestemming een aantal afwijkingsbevoegdheden, bijvoorbeeld voor nieuwe waterwoningen in de Zuidelijke insteekhaven en voor vaste ligplaatsen van verschillende soorten schepen. Rijkswaterstaat heeft hierbij een adviserende rol.

Daarnaast geldt voor bepaalde activiteiten op het water de Waterwet. Zie hoofdstuk 4.11 voor meer informatie.

Wonen - 1

Deze bestemming is toegekend aan de bestaande woningen in het plangebied. De bestemming regelt alleen de hoofdgebouwen. Voor wat betreft de overige bebouwing (bijbehorende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde) is aangesloten bij de landelijke regeling van vergunningvrije bouwwerken (artikel 2 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht).

Wonen - 2

Deze bestemming komt voort uit de 1e herziening bestemmingsplan De Stadswerven, locatie Oranjelaan. Zie hoofdstuk 2.3.2.3.. Daarnaast is deze bestemming toegekend aan een locatie aan de Papendrechtsestraat. Daar kunnen vijf standplaatsen voor woonwagens worden gerealiseerd.

Woongebied

Deze bestemming maakt de nieuwbouw van woningen mogelijk op de Kop van de Staart. Het gaat om een globale eindbestemming; dit betekent dat op basis van deze bestemming omgevingsvergunningen verleend kunnen worden. Het eerste deelgebied dat wordt ontwikkeld is deelgebied B (Woongebied - 2). Per deelgebied zijn maximale aantallen woningen bepaald, gebaseerd op de besluitvorming in het kader van Richting Kiezen.

Naast wonen is een aantal andere functies toegestaan, zoals detailhandel en kantoren. Deze functies zijn wel beperkt in omvang. Met een afwijkingsbevoegdheid kunnen ook andere niet-woonfuncties worden toegestaan, zoals maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening.

Leiding - Leidingstrook

In het plangebied komen waterleidingen voor (50 cm en 60 cm in omvang). Onder de Oranjelaan liggen hoogspanningsleidingen van 150 kV. Leidingen die ruimtelijk relevant zijn moeten worden bestemd.

In de planregels is de standaardbepaling opgenomen, dat bebouwing c.a. voor andere bestemmingen slechts is toegestaan, indien en voor zover de bij de bescherming van de leiding betrokken belangen dit gedogen; hiertoe wordt vooraf de leidingbeheerder gehoord.

Waterstaat - Waterbergingsgebied

Ter bescherming van het bergend regime, dat op grond van de Waterwet en de Beleidsregels grote rivieren op de Beneden - Merwede en het Wantij toepassing is, is deze dubbelbestemming opgenomen.

Waarde - Beschermd stadsgezicht

De aanwijzing tot beschermd stadsgezicht Schil strekt zich voor een klein deel uit in dit plangebied (deel Noordendijk). Hiervoor is in het plan een regeling opgenomen, die toeziet op het behoud c.a. van de straatwanden. Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen en er is een vergunningvereiste voor het slopen opgenomen.

Waterstaat - Waterkering

Ter bescherming van de waterkering Noordendijk is deze dubbelbestemming opgenomen. Deze bestemming heeft vooral ten doel dat er bij het uitvoeren van (bouw)werkzaamheden overleg plaatsvindt met het waterschap. Dit is op de gebruikelijke wijze in de planregels opgenomen.

5.4 Algemene regels

In dit hoofdstuk van de regels zijn, 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 over ondergronds bouwen en ondergeschikte bouwdelen, zoals balkons, galerijen en kelders.

Hierin is ook een regeling voor de molenbiotoop opgenomen. Een deel van het plangebied ligt namelijk binnen de molenbiotoop van de molen Kijck over de Dijck. Hoewel de aangegeven hoogtematen onder de door de molenbiotoop toegestane bouwhoogten blijven is voor de volledigheid toch de gebiedsaanduiding 'Molenbiotoop' in de verbeelding opgenomen en is daarvoor een regeling getroffen.

- Algemene gebruiksregels;

Deze gebruiksregels geven aan wat in het plan in ieder geval onder verboden gebruik wordt verstaan.

Aandacht wordt gevraagd voor de algemene gebruiksregels waarin onder meer een regeling voor de beroepsuitoefening aan huis (inclusief de vrije beroepen) is opgenomen. Doel van deze regeling is de bescherming van de woon- en leefsituatie ter plaatse. Binnen deze regeling is ook de vestiging van Bed & Breakfast mogelijk.

- Algemene afwijkingsregel- en wijzigingsregels

In dit artikel is in aanvulling op de mogelijkheden van afwijken in de bestemmingen zelf nog een aantal algemene mogelijkheden om af te wijken opgenomen.

Het betreft een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.

De algemene wijzigingsbevoegdheid betreft de bevoegdheid van burgemeester en wethouders om de Staat van Bedrijfsactiviteiten te wijzigen als gevolg van technologische ontwikkelingen.

5.5 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 6 Economische uitvoerbaarheid

6.1 Kostenverhaal

Onderhavig bestemmingsplan voorziet in het bestemmen van bestaande en nieuwe functies en bebouwing. Het is de juridisch-planologische vertaling van m.n. het stedenbouwkundig plan inclusief wijzigingen.

De bestaande ruimtelijke en functionele structuur is kort beschreven in hoofdstuk 2.2.

In hoofdstuk 2.3 is uitgebreid aandacht besteed aan de nieuwe functionele en stedenbouwkundige invulling van de Stadswerven.

In de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.12) staat dat de gemeente verplicht is om een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waar een aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 6.2.1) is bepaald wat onder een aangewezen bouwplan moet worden verstaan. Het gaat hierbij onder meer om:

- a. de bouw van een of meer woningen;
- b. de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- c. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt.

Het bestemmingsplan voorziet in rechtstreekse bouw mogelijkheden van deze aangewezen bouwlanden. Gelet hierop is kostenverhaal verplicht.

Het kostenverhaal zal plaatsvinden door middel van gronduitgifte. Het opstellen van een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro is om deze reden niet nodig en achterwege gelaten.

6.2 Grondexploitatie

Eén van de uitgangspunten voor de planvorming was en is een sluitende grondexploitatie.

Het functionele, kwantitatieve en kwalitatieve programma is onder meer op deze doelstelling gebaseerd. De grondexploitatie is opgebouwd op gerealiseerde en te verwachten inkomsten en uitgaven die nodig zijn om het gebied te ontwikkelen en de openbare omgeving in te richten. In de grondexploitatie zijn onder andere meegenomen de kosten van verwerving, ontruiming, bouwrijpmaken (incl. bodemsanering), civiele werken (kades, oevers, brug), aanleg van straten, paden, pleinen, groen en planvorming. De opbrengsten liggen voornamelijk in de verkoop van bouwgrond.

Gelet op de beoogde ambities voor het plangebied, de daarmee samenhangende doorlooptijd, conjuncturele en planrisico's, dient het plan de mogelijkheid te bieden tot bijsturing aan de hand van voortschrijdend inzicht. Gelet hierop is voor globale eindbestemmingen gekozen.

In het traject Richting Kiezen (zie hoofdstuk 2.3.3) is de grondexploitatie aangepast.

Op 17 december 2013 heeft de gemeenteraad de bijgestelde grondexploitatie Stadswerven vastgesteld. Het plan is economisch uitvoerbaar.

HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak

Het bestemmingsplan is onderwerp van inspraak geweest.
De rapportage van de inspraakronde is opgenomen in *bijlage 3*.

7.2 Overleg

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

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

De rapportage van het gevoerde overleg is opgenomen in *bijlage 3* van deze toelichting.