

Toelichting bestemmingsplan "Amstelwijck-2010"

gemeente: Dordrecht
fase: vastgesteld bestemmingsplan
datum: april 2011

Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
2 Plangebied	4
2.1 Ligging en begrenzing	4
2.2 Historische ontwikkeling	5
2.3 Huidige situatie/beschrijving van het gebied	6
2.4 Oorspronkelijk plan Amstelveen en ontwikkelingen daarna	6
2.5 Cultuurhistorie en archeologie	7
3 Beleidslijnen	9
3.1 Rijksbeleid	9
3.2 Provinciaal beleid	10
3.3 Gemeentelijk beleid	11
4 Huidig juridisch planologisch kader	13
5 Programma	14
5.1 Algemeen	14
5.2 Dordtsche Hout, omgeving ziekenhuis, sportterrein	16
5.3 Bedrijvenpark (ten zuiden van de Kilweg)	16
5.4 Gronden langs A-16 en gronden langs het spoor (ten noorden van de Kilweg)	18
6 Beschrijving van het plan	20
6.1 Planmethodiek	20
6.2 Toelichting op de regels	20
7 Milieu	26
7.1 Geluid	26
7.2 Luchtkwaliteit	26
7.3 Bodemkwaliteit	27
7.4 Externe veiligheid	27
7.5 Flora en fauna	28
8 Watertoets	29
8.1 Beleidslijn "Grote Rivieren"	29
8.2 Waterkering	29
8.3 Stedelijk Waterplan	29
8.4 Veiligheid tegen inundatie en wateroverlast	29
8.5 Riolerings	30
8.6 Regeling in bestemmingsplan	30
8.7 Overleg met waterbeheerder	30
9 Uitvoerbaarheid	31
9.1 Maatschappelijk	31
9.2 Financieel	31
10 Resultaten overleg	32
bijlage 1: Masterplan	
bijlage 2: Externe Veiligheid	
bijlage 3: Kantorenprogramma	

1 Inleiding

Op 25 oktober 1994 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan “Amstelwijck” vastgesteld. Hoofddoelstelling van het bestemmingsplan was het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig kantoren- en bedrijvenpark en een kleinschalige woonwijk. In het plangebied zijn ook het Albert Schweitzerziekenhuis, locatie Amstelwijck en het sportveldencomplex Amstelwijck opgenomen.

De voorgenomen ontwikkelingen zijn gerealiseerd voor wat betreft de woonwijk en de herstructurering van de sportvelden, maar de ontwikkeling van het kantoren- en bedrijvenpark is sterk achter gebleven bij de prognoses. De economische recessie in de jaren '90 was hieraan vooral debet.

De afgelopen jaren is het gehele proces van ontwikkeling van het kantoren- en bedrijvenpark tegen het licht gehouden en zijn –in overleg met de uitvoerende marktpartijen- nieuwe voorstellen gedaan. Die voorstellen wijken op onderdelen af van het geldende bestemmingsplan en vragen om een nieuwe juridisch-planologische regeling.

Vanwege een goed beheer en behoud van kwaliteiten van de nieuwe woonwijk is het eveneens van belang geoordeeld de huidige regeling voor de woonbebouwing te vervangen door een regeling vergelijkbaar met andere bestaande woonwijken in Dordrecht.

De overige elementen in het plangebied kunnen worden vastgesteld overeenkomstig hun huidige bestemmingen.

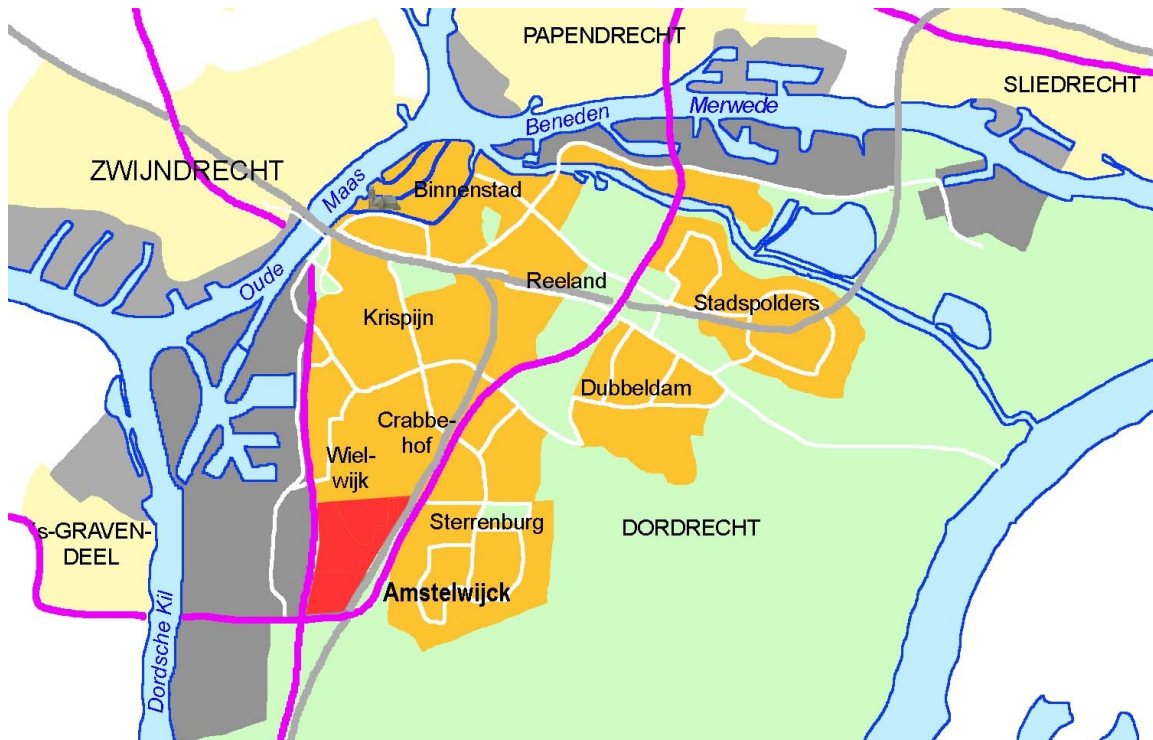
Het nieuwe bestemmingsplan “Amstelwijck-2010” is opgesteld om te kunnen inspelen op de hiervoor genoemde problematiek.

2 Plangebied

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied ligt in het zuiden van de gemeente en wordt als volgt begrensd

- aan de noordkant: Reeweg-Zuid
- aan de oostkant: spoorlijn Dordrecht-Breda
- aan de zuidkant: N3
- aan de westkant: A16



2.2 Historische ontwikkeling

Het plangebied Amstelwijck ligt midden in de polder Wioldrecht. Deze polder kwam in 1659 tot stand, ten zuiden en westen van de Zuidpolder. De Zuidendijk is de noordgrens van de polder, de Wioldrechtse Zeedijk de zuid- en westgrens. Een klein deel van de Zuidendijk is grens van het huidige plangebied.

De polder Wioldrecht werd en wordt door verschillende wegen ontsloten. Binnen het plangebied zijn dat de oostwestlopende Kilweg en de Reeweg Zuid en de noord-zuidlopende Dwarsweg of Smitsweg.



Deze polderwegen worden doorsneden door de spoorlijn, de Rondweg N3 en de rijksweg A16, waardoor zij hun oorspronkelijke functie voor een groot deel hebben verloren.

Van zuidoost naar noordwest stroomt nog altijd de Oostkil door het noorddeel van het plangebied.

Op de oostrand van het plangebied heeft voor een deel de grote buitenplaats Groenhove gelegen. De bijbehorende gronden reikten van Kilweg tot Zeedijk. Deze grote buitenplaats werd al rond 1660 gebouwd rond en is na 1782 gesloopt. Het rechthoekige slotenpatroon van de uitgebreide siertuin met bijbehoren is nog deels in het landschap aanwezig en herkenbaar. De heul naar Groenhove is ook nog aanwezig en laat het jaartal 1782 zien. De buitenplaats wordt doorkruist door de spoorlijn en de Rondweg.

Bij de buitenplaats Groenhove hoorden twee boerderijen: hoeve Overkerk en hoeve Molezigt.

Hoeve Overkerk lag direct ten westen van de siertuinen van Groenhove,. De boerderij is waarschijnlijk

rond 1750 gebouwd en vervolgens in 1810 afgebrand, herbouwd, in 1904 weer afgebrand, in 1905 nieuw gebouwd en uiteindelijk in 2002 afgebroken. Het perceel Kilweg 6 heeft nu weer een bedrijfsbestemming en is opvallend rijk aan bomen en begroeiing.

Hoeve Molezigt lag veel zuidelijker en is tussen 1660 en 1680 gebouwd aan de Koekebakkerskil. Het had zicht op de watermolen van Wieldrecht. Het heeft plaats moeten maken voor de huidige kruising Rondweg en A16.

In de hoek Smitsweg-Reeweg Zuid ligt de boerderij Smitzigt (nr. 101). Al vóór 1801 stond hier een boerderij, maar in dat jaar werd ze nieuw gebouwd. De boerderij had zicht op de hoeve annex smederij aan de Zuidendijk. De boerderij is sinds 1970 woonhuis.

2.3 Huidige situatie/beschrijving van het gebied

In het noordwestelijk deel van het plangebied bevindt zich het Albert Schweitzerziekenhuis, locatie Amstelwijk, met daarbij behorende voorzieningen.

Direct nabij de A-16 is een bouwvergunning verleend voor de bouw van een moskee.

In het noordelijke plandeel is het woongebied Dordtsche Hout gerealiseerd, bestaande uit zo'n 300 woningen in verschillende typen. Ten oosten daarvan bevindt zich aan de Smitsweg de gemeentelijke kwekerij (met woning en bedrijfsopstallen) en tussen Smitsweg en de spoorlijn een groengebied en een solitaire woning.

Globaal in het midden van het plangebied bevindt zich het geherstructureerde sportveldencomplex. Ten zuiden en oosten daarvan liggen de gronden van het kantoren- en bedrijvenpark. Op deze gronden zijn momenteel enkele bedrijven gerealiseerd en enkele in aanbouw. De hoofdwegenstructuur is reeds aangelegd.

2.4 Oorspronkelijk plan Amstelwijk en ontwikkelingen daarna

In 1989 is gestart met een onderzoek naar de mogelijkheden van het gebied Amstelwijk. Eind 1989 heeft de gemeenteraad ingestemd met het ontwikkelen van het gebied.

In 1990 heeft de gemeente met Heijmans Projectontwikkeling BV en AM Vastgoed een intentieovereenkomst gesloten. Doel was om samen een plan te ontwikkelen voor Amstelwijk, met hoogwaardige nieuwbouw van kantoren, bedrijfspaviljoens en woningen in de vrije sector.

In 1991 heeft bureau Aukett voor Amstelwijk een plan opgesteld, dat is uitgewerkt in een Masterplan, vervolgens in een stedenbouwkundig plan en daarna in een bestemmingsplan. De gemeenteraad heeft het bestemmingsplan op 25 oktober 1994 vastgesteld.

Het plan omvatte een bedrijvenpark, dat zich met name richtte op het hoge segment (circa 200.000 m² bvo kantoren, kantoorachtige bedrijvigheid en moderne hoogwaardige industriële bedrijven), een NS-station en 265 woningen.

Het plan kenmerkt zich door veel metrage en een vrij monumentale, stedelijke opzet. Lange toeleidende assen die vanuit het bestaande stadsgebied in het noorden evenwijdig aan hoofdinfrastructuur (A-16 en spoor) lopen, buigen zich in de Kernzone naar een groot cirkelvormig middelpunt toe.

Oostwaarts vanuit deze cirkel loopt een promenade naar het gedachte NS-station.

Aan de kant van de A-16 is een landmark bedacht.

In de kernzone is een onderscheid gemaakt tussen bebouwing aan de noordzijde die zichtlijnen op de Kilweg openlaat, bebouwing die de promenade naar het station begeleidt en bebouwing die zich als onderbroken hofwanden om al of niet overdekte parkeergebieden voegt.

In 1997 is de bouw van de woningen begonnen; de laatste woning in Dordtsche Hout is in 2000 opgeleverd. De herontwikkeling van het sportcomplex is in 2005 voltooid.

In het bedrijvenpark is een groot deel van de infrastructuur - het wegennet, ontsluitingswegen en rioleringen - gereed.

Het plan voor het bedrijvenpark is ontwikkeld in een tijd van economische groei en toenemende vraag naar kantoren. Het bleek echter niet mogelijk om in te spelen op die vraag, mede doordat de gemeente verwickeld raakte in langdurige onteigeningsprocedures. Pas in 2001 kon de gemeente beschikken over de grond voor het bedrijvenpark.

Juist in dat jaar stabiliseerde de vraag naar kantoorruimte. De markt verslechterde, er ontstond een ernstig overschot aan kantoren en de vraag naar nieuwe kantorenlocaties zakte in. Bovendien waren inmiddels ook elders in Dordrecht en de Drechtsteden kantorenlocaties in beleidsprogramma's opgenomen en dreigde concurrentie met Amstelveen.

Vanwege deze situatie moesten de uitvoeringsplannen en de grondexploitatie voor bedrijvenpark Amstelveen in 2003 worden bijgesteld. Dit resulteerde in een negatief saldo op de grondexploitatie. Na een intensievere inzet op marketing en acquisitie, het proberen om meer in te spelen op specifieke vragen uit de markt, het maken van afspraken over te ontwikkelen kantorenlocaties in de regio, is in 2006 gekomen tot de notitie Heroriëntatie Amstelveen (2 februari 2006).

In het kader van de heroriëntatie is globaal onderzocht of een drietal opgestelde scenario's haalbaar zijn. Omdat een groot deel van de infrastructuur al is gerealiseerd, is onderzocht of de infrastructuur kan worden ingepast, zodat geen of weinig extra investeringen nodig zijn.

Het uiteindelijk gekozen scenario is vervolgens verder uitgewerkt in een Masterplan, dat op 27 mei 2008 door de gemeenteraad is vastgesteld. In de periode daaraan voorafgaand is over de aanpassing overeenstemming bereikt met de Marktpartijen via een Allonge op de oorspronkelijke samenwerkingsovereenkomst.

In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op het nieuwe programma/stedenbouwkundige opzet voor het bedrijvenpark.

2.5 Cultuurhistorie en archeologie

Het plangebied is onderdeel van 'de Grote Waard', eeuwenlang het achterland van de stad Dordrecht. Door de St. Elizabethsvloeden 1421-1424 zijn grote delen van dit gebied economisch onbruikbaar geworden en is dat veranderd in een zoetwatergetijdengebied met slikken en gorzen. Pas in de 17e eeuw is stapsgewijs weer begonnen met het inpolderen en in cultuur brengen van wat uiteindelijk het huidige Eiland van Dordrecht is geworden.

Lang is aangenomen dat bij de overstromingen van 1421-1424 de bestaande inrichting en bewoning, zoals onder andere de vele dorpen in de Grote Waard, in archeologische zin verloren zijn gegaan. Het is in de laatste jaren duidelijk geworden dat de verwoesting minder ernstig was dan werd aangenomen en dat de vele bij naam bekende dorpen met landerijen en akkers eerder 'verdrongen' en verlaten zijn.

Na 1424 is de Grote Waard niet direct opnieuw ingepolderd en kreeg de rivier de Merwede vrij spel.

Tot in de 17e eeuw heeft de rivier een variërend dik pakket zand en klei afgezet op het verdrongen laatmiddeleeuwse cultuurlandschap. Door dat pakket – het zogenoemde Merwedek - is het landschap van vóór 1421-1424 afgedekt, beschermd en grotendeels goed bewaard gebleven. Maar daardoor is het nu ook onbekend waar belangrijke archeologische waarden zoals bijvoorbeeld de verdrongen dorpen zich bevinden.

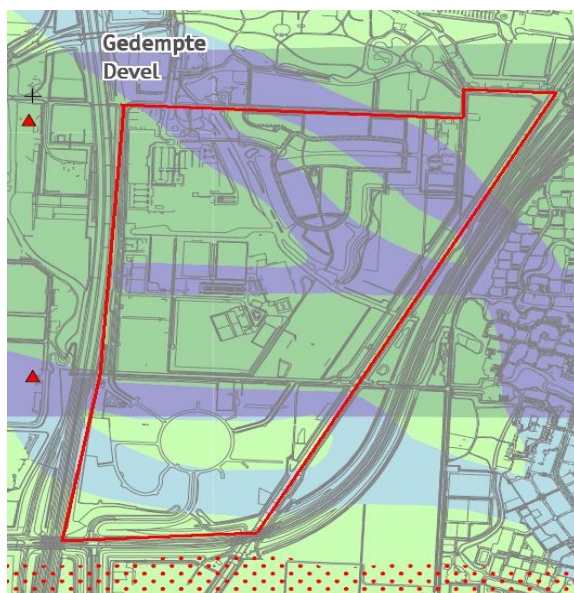
Archeologisch onderzoek naar de resten van het verdrongen en bedekte laatmiddeleeuwse landschap sluit aan bij twee nationale en provinciale onderzoeksthema's "de Middeleeuwse ontginning en bewoning van de veengebieden" en "het omgaan met water in het verleden". Vanwege het feit dat niet bekend is waar zich archeologisch interessante gebieden of objecten zich exact bevinden, dient bij alle ingrepen in de bodem van het plangebied zorg te worden besteed aan de potentieel aanwezige archeologische resten. 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 vindplaatsen aanwezig zijn, dient de initiatiefnemer zorg te dragen voor behoud door planaanpassing of door opgraven. Behoud *in situ* verdient daarbij de voorkeur. Bij vaststellen van archeologische waarden en het omgaan met behoudenswaardige waarden dient gewerkt te worden volgens een door de Gemeente Dordrecht op te stellen Programma van Eisen (PvE).

Archeologische verwachting

Volgens de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Dordrecht geldt voor het plangebied een middelhoge verwachting. Het plangebied bestaat voornamelijk uit komkleigebieden tussen oudere over het algemeen diepliggende stroomgordels. Eén van de stroomgordels is de Gedempte Devel, waarover nog weinig bekend is. In de komkleigebieden worden sporen verwacht van met name laatmiddeleeuwse ontginningen, sloten, weteningen en akkers- en weidegebieden. Ook oudere sporen kunnen aanwezig zijn.

Gezien deze verwachting is archeologisch vooronderzoek verplicht. Er mag alleen worden gebouwd

als uit onderzoek blijkt dat geen beschermingswaardige archeologische waarden aanwezig zijn of deze in voldoende mate zijn zeker gesteld. Deze regeling is niet nodig bij gelijke vervanging van bestaande bouwwerken en bij nieuwe bouwwerken die kleiner zijn dan 250 m² of waarvan de fundering niet dieper ligt dan 100 cm beneden maaiveld.



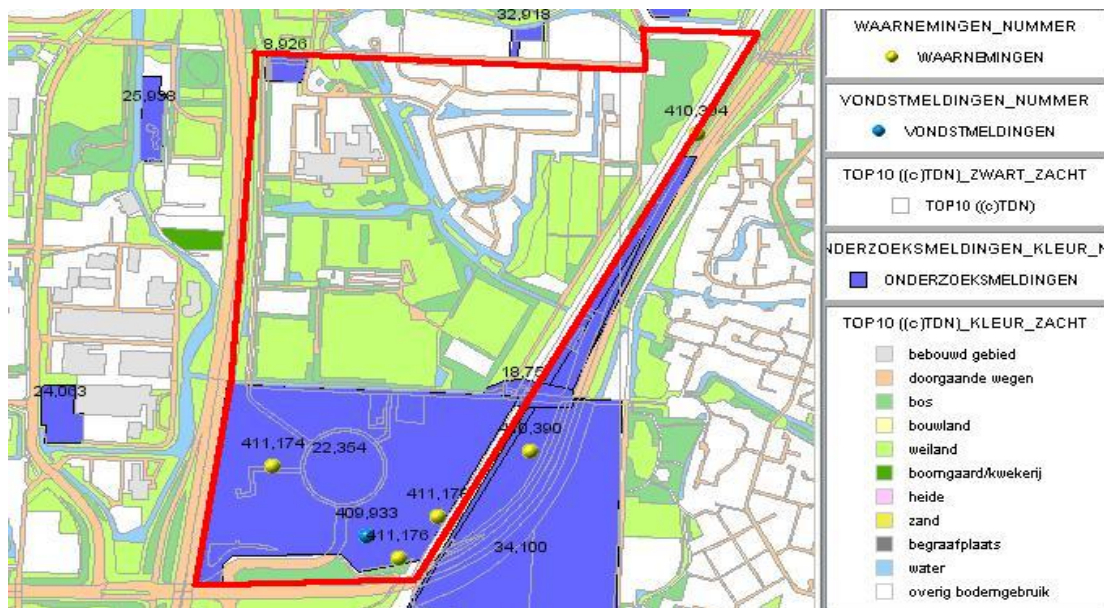
Resultaten archeologisch onderzoek

Binnen het plangebied zijn op drie 3 locaties archeologische booronderzoeken uitgevoerd:

- plangebied Moskee Laan van London (in 2004, nr. 8926 op onderstaande kaart)
- fietstunnel Kilweg (in 2007, nr. 1875 op onderstaande kaart)
- Business Resort Amstelwijck (2007-2008, nr. 22354 op onderstaande kaart)

Binnen deze drie onderzochte gebieden geldt op basis van de resultaten een verruiming van de vrijstelling voor bodemingrepen en wel tot een diepte van maximaal 250cm beneden maaiveld.

Direct ten oosten van het plangebied is een booronderzoek uitgevoerd in het plangebied Smitsweg-Wilgenwende (2006-2007). In de noordelijke punt van dit gebied zijn archeologische waarden aangetroffen op een diepte van 165 cm beneden maaiveld. De vrijstelling voor bodemingrepen tot maximaal 100 cm beneden maaiveld wordt daarom voor het nog niet onderzochte deel van het plangebied gehandhaafd. Bij diepere bodemingrepen is archeologisch vooronderzoek verplicht.



3 Beleidslijnen

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nota Ruimte

Op 23 april 2004 is de Nota Ruimte, het derde deel van de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid ofwel de regeringsbeslissing, vastgesteld. Hierin is het nationaal ruimtelijk beleid voor de periode 2004 tot 2020 met een doorkijk naar 2030 op hoofdlijnen vastgelegd, dat voorheen in de afzonderlijke nota's - Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) en het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) - was opgenomen. De nota bevat geen concrete beleidsbeslissingen, maar stelt een aantal beleidsdoelen als leidraad voor de ontwikkelingen in de komende periode.

Hoofddoel is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. Specifiek richt het rijksbeleid zich op:

- * versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland; met name door voldoende ruimte te reserveren voor de ontwikkeling van bedrijven in (groot)stedelijk gebied;
- * krachtige steden en een vitaal platteland; investeren in leefbaarheid en veiligheid;
- * borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke (natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische) waarden;
- * borging van de veiligheid; aandacht voor de waterproblematiek en externe veiligheidsaspecten.

Het beleid met betrekking tot de basiskwaliteit van steden, dorpen en bereikbaarheid kent vier pijlers:

- * bundeling van verstedelijking en economische activiteiten;
- * bundeling van infrastructuur;
- * aansluiting van Nederland op de internationale netwerken van luchtvaart en zeevaart;
- * borging van milieukwaliteit en externe veiligheid.

Voor verstedelijking en economische activiteiten gaat het rijk uit van de bundelingsstrategie. Er wordt optimaal gebruik gemaakt van de ruimte die in het bestaande bebouwde gebied aanwezig is en er wordt ruimte geboden aan gemeenten om te kunnen bouwen voor de eigen bevolkingsgroei. Daarbij wordt de infrastructuur optimaal benut, het groen in en om de stad in samenhang met het bebouwd gebied verder ontwikkeld en aangesloten op het watersysteem.

Bundeling in steden en dorpen maakt het mogelijk functies bij elkaar te brengen, waardoor het draagvlak voor voorzieningen ondersteund wordt en arbeid, zorgtaken en ontspanning beter te combineren zijn.

3.1.2 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan dat doelen en kaders voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de middellange termijn (tot 2010) en lange termijn (tot 2020) beschrijft. De Nota Mobiliteit bevat maatregelen voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk Nederland. De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal, nationaal en Europees) vergroot. De Nota Mobiliteit werkt deze uitgangspunten nader uit. Een aantal van deze uitgangspunten is:

- . Sterkere economie door de bereikbaarheid te verbeteren.
- . Groei van verkeer en vervoer mogelijk maken.
- . Betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur.
- . Meer publiek-private samenwerking.
- . Op de korte termijn onderhoudsachterstanden inhalen.
- . Een start maken met een eerlijker vorm van betalen voor mobiliteit.
- . Openbaar vervoer: een gerichte, ambitieuze en integrale benadering.
- . Ruimte voor betrouwbaar, veilig en duurzaam goederenvervoer.
- . De veiligheid permanent verbeteren.
- . Kwaliteit leefomgeving verbeteren.

3.1.3 Vierde Nota Waterhuishouding

De Vierde Nota Waterhuishouding gaat uit van integraal waterbeheer en een watersysteem-benadering.

De hoofddoelstelling van de Nota is het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd.

Belangrijke elementen hiervan zijn waterbesparende maatregelen in de woning, het afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering, het vasthouden van regenwater in vijvers en in de bodem, en herwaardering van watersystemen bij de ruimtelijke inrichting van (nieuwe) woongebieden.

3.1.4 Gebiedsgerichte Economische Perspectieven (2004)

De notitie "Pieken in de Delta" geeft de onderbouwing en een nadere uitwerking van de gebiedsgerichte economische agenda van het kabinet, zoals die op hoofdlijnen al is opgenomen in de Nota Ruimte. In de nota wordt onder andere beschreven welke knelpunten en potenties de Nederlandse regio's in Europees perspectief kennen. Als één van de belangrijkste knelpunten komt dan de congestie naar voren. Met de mainports en greenports heeft Nederland echter wel belangrijke potentiële economische groeigebieden. Er wordt gesteld dat onder andere een betere bereikbaarheid van steden, werklocaties en mainports essentieel is voor een goed vestigingsklimaat.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Visie op Zuid-Holland

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

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

Provinciale Staten van Zuid-Holland stelden op 2 juli 2010 de Provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vast. In de Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De Structuurvisie geeft een visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie en een doorkijk naar 2040. De nieuwe integrale Structuurvisie voor de ruimtelijke ordening komt in de plaats van de vier streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte. In 'Visie op Zuid-Holland' staat hoe de provincie samen met haar partners wil omgaan met de beschikbare ruimte. Met de structuurvisie werkt de provincie aan een vitaal Zuid-Holland, met meer samenhang en verbinding tussen stad en land. Hierdoor is in Zuid-Holland goed wonen, werken en recreëren voor iedereen binnen handbereik. De provincie onderscheidt vijf hoofddopgaven:

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

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

In de Uitvoeringsagenda staat hoe de provincie en de verschillende partners de ambitie van de Structuurvisie gaan uitvoeren. De nadruk ligt op samenhang van maatregelen en programma's en de samenwerking met de regio's. Wat belangrijk is voor Zuid-Holland staat voorop.

De Uitvoeringsagenda maakt duidelijk wat er moet gebeuren en wat de onderlinge rolverdeling van de provincie en de verschillende samenwerkende partijen is.

Elke partij werkt vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid om de ambitie van de Structuurvisie te realiseren.

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

In de Structuurvisie is op de functiekaart het gebied ten zuiden van de Kilweg aangegeven als 'bedrijventerrein' en het gebied ten noorden daarvan als stedelijk gebied.

In de Verordening Ruimte is voor kantoren een zogenaamde SER-ladder opgenomen op grond waarvan bij nieuwe terreinen de aanleg nader dient te worden gemotiveerd. Ook de regionale afstemming speelt in dat kader een rol.

In bijlage 3 is nader ingegaan op het kantorenprogramma, waarbij nadrukkelijk is verwoord dat Amstelveen geen nieuw terrein is, maar al jaren bestaand. Bovendien is de hoeveelheid kantoren en bedrijven afgenomen ten opzichte van het bestemmingsplan uit 1994.

3.2.2 Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010

Met dit Beleidsplan hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland de strategische visie en ambities voor de komende jaren vastgelegd.

Het plan gaat over het ontwikkelen van ecologische waarden, over kwaliteit van natuur en water en over kwaliteit van onze leefomgeving. Deze kwaliteitselementen zijn van essentieel belang voor het scheppen en behouden van een aantrekkelijk vestigings- en investeringsklimaat in Zuid-Holland, zo wijst onderzoek uit.

De inrichting van de ruimte is een groot aandachtspunt. Ruimte is schaars. Inwoners en werknemers willen recreëren in een groene omgeving, niet ver van waar zij wonen en werken. Dit vraagt om scherpe keuzes, om een provincie die grenzen stelt, randvoorwaarden schept en investeert in groen, water en milieu. Dat doet dit plan. Daarnaast gaat het plan over de veiligheid van de inwoners van Zuid-Holland.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie 2020

In de op 7 april 2009 vastgestelde structuurvisie 2020 is Amstelveen opgenomen als een nieuw zakelijk centrum.

De locatie richt zich op kantoren waarbij een goede bereikbaarheid voorop staat. Aanvullend op kantoorruimte is enige aanvullende bedrijfsruimte toegestaan. Incidenteel is enige aanvullende horeca ter ondersteuning van de bedrijfsfunctie toegestaan, eventueel samen met een verblijfsfunctie.

Langs de A-16 is een hoogte(c)ent van 50- 90 m denkbaar.

3.3.2 Stedelijke Ecologische Structuur

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 de Amstelveenzone.

De zone loopt aan de westzijde van Dordrecht, van de Koekebakkerskil tot aan het ecologisch beheerde Wittensteinpark. Waardevol zijn de landgoederen Amstelveen en Gravenstein, met oude bomen en, op Klein Amstelveen, een verwilderd Elzen-Iepenbos. Gravenstein heeft een rijke bosflora en een Blauwe reigerkolonie. Door de Amstelveenzone lopen delen van zowel de Westkil, als de Oostkil. De Amstelveenzone is erg versnipperd, met name vanwege de A16 en de spoorlijn die de zone doorkruisen. Met de herstructurering Wielwijk en de voorzichtige plannen voor ontwikkeling van het gebied ten zuiden van het Albert Schweitzerziekenhuis (locatie Amstelveen) zal de waarde afnemen. Ten westen van de Smitsweg komt een woonwijk, gecombineerd met natuurbouw langs de Wieldrechtse Zeedijk. De Amstelveenzone heeft als verbinding met name waarde voor vleermuizen

en in minder mate voor grondgebonden dieren (de A16 blijft een absolute barriere).

3.3.3 Herorientatie Amstelwijck

Zoals in de inleiding beschreven is de ontwikkeling van het kantoren- en bedrijvenpark sterk achter gebleven bij de prognoses en zijn als gevolg daarvan –in overleg met de uitvoerende marktpartijen- nieuwe voorstellen gedaan. Deze nieuwe voorstellen zijn beschreven in de notitie “Heroriëntatie Amstelwijck” d.d. 2 februari 2006 en de bij de vaststelling van het Masterplan op 27 mei 2008 daarin aangebrachte wijzigingen.

In hoofdstuk 5 van deze toelichting – het programma- wordt daarop inhoudelijk ingegaan.

3.3.4 Raadsbesluit Herorientatie/Masterplan

Nadat de gemeenteraad op 19 december 2006 heeft ingestemd met de Allonge bij de “Samenwerkingsovereenkomst Amstelwijck Dordrecht d.d. 8 oktober 1993”, (mede) gebaseerd op de hiervoor genoemde notitie “Heroriëntatie Amstelwijck”, heeft de raad op 27 mei 2008 ingestemd met het stedenbouwkundig plan (Masterplan) en de financiële kaders.

Op basis van dat besluit is gestart met de voorbereidingen voor het nieuwe bestemmingsplan.

3.3.5 Fly-over

Al enige tijd staat de bereikbaarheid van het industriegebied West onder druk. Het knooppunt N3-A16 loopt regelmatig vast en ook de files op de Mijlweg, om het terrein op en af te komen, komen steeds frequenter voor en worden structureler van aard.

In 2008 heeft Vialis Traffic BV een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de Fly-over/A16/N3 in opdracht van de gemeente Dordrecht en onder begeleiding van de gemeente en Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland. In deze studie is rekening gehouden met het nieuwe programma van Amstelwijck (was 116.000 m2 kantoren en 84.000 m2 bedrijven, wordt 70.000 m2 kantoren en 100.000 m2 bedrijven). De in dit verkeersonderzoek gehanteerde intensiteiten zijn afgestemd met Rijkswaterstaat. Uit deze studie komt de volgende verkeersproductie naar voren:

- Amstelwijck in (ochtendspits): 1.063 motorvoertuigen/ uur
- Amstelwijck uit (ochtendspits): 287 motorvoertuigen / uur
- Amstelwijck in (avondspits): 347 motorvoertuigen / uur
- Amstelwijck uit (avondspits): 866 motorvoertuigen / uur

Deze intensiteiten zijn verwoord in de tabellen 3.3 en 3.4 uit het verkeersonderzoek.

Uit ditzelfde verkeersonderzoek blijkt (hoofdstuk 4) dat de infrastructuur zonder fly-over het verkeersaanbod niet kan verwerken en dat leidt tot een verkeersinfarct. Het infarct wordt veroorzaakt door alle verkeersstromen die samen van de knoop A16/N3 gebruik maken. Het gebied Amstelwijck draagt hier in de eindsituatie in de ochtendspits circa 6,5% en in de avondspits circa 7,5% aan bij. Voor de volledigheid wordt hierbij opgemerkt dat thans ca. 23.000 m2 is gebouwd (eindsituatie: 170.000 m2).

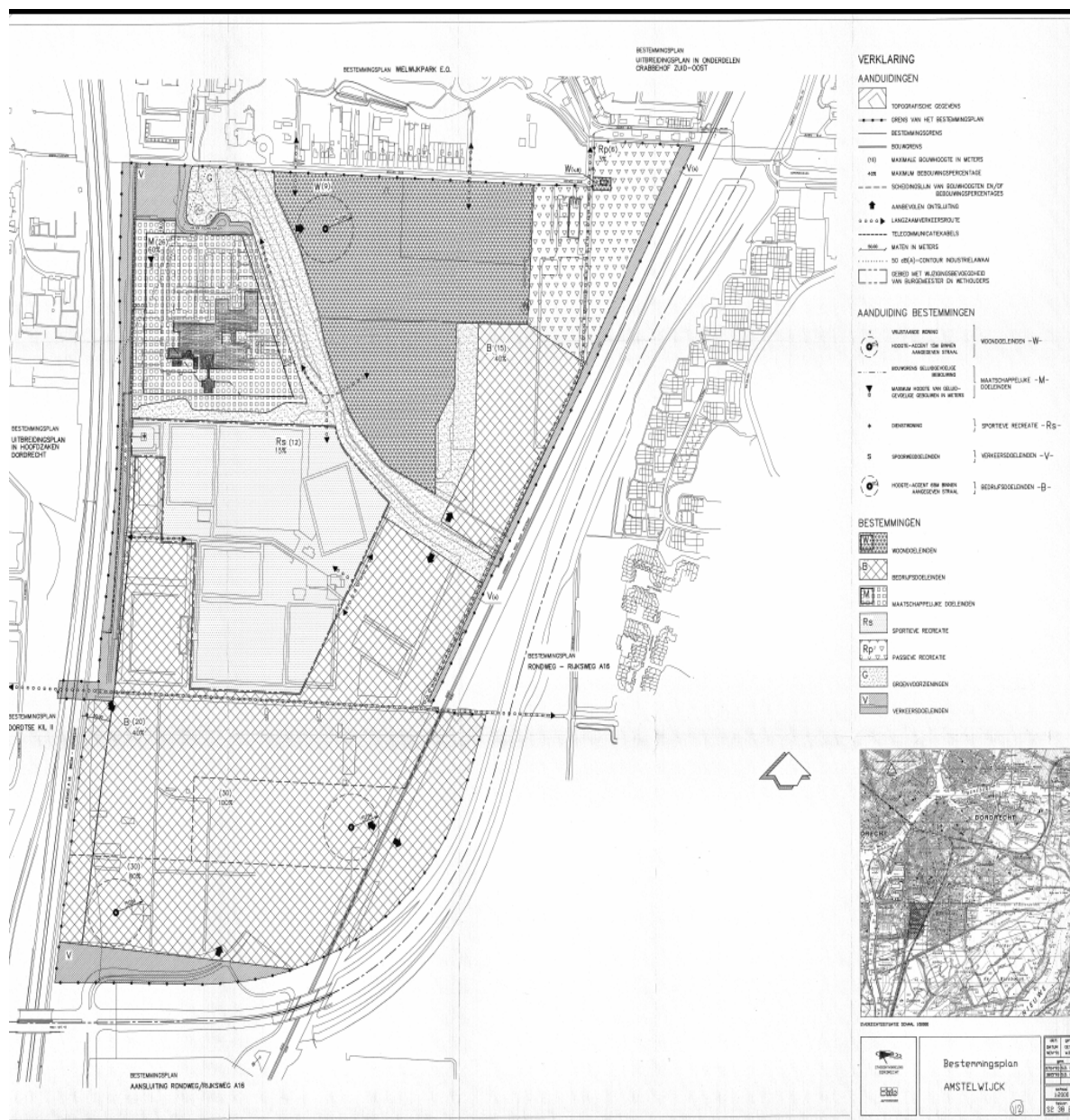
De oplossing om structurele filevorming aan te pakken is een ongelijkvloerse beweging van de N3 naar de A16 (richting Breda). Deze ongelijkvloerse beweging kan het beste worden ingepast door middel van een fly-over. Daarnaast komt er vanaf de A16 (zuidelijke richting) richting de N3 een vrije rechtsaf beweging en wordt het mogelijk vanaf de Rijksstraatweg richting Breda rechtdoor te rijden in plaats de huidige bewegingen links en rechtsaf.

De fly-over wordt aangelegd in het zuidelijk gedeelte van het plangebied Amstelwijck. Voor de aanleg wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld; de begrenzing van dit bestemmingsplan en het nieuwe bestemmingsplan Amstelwijck-2010 dienen op elkaar te worden afgestemd.

In september 2009 is over de fly-over een samenwerkingsovereenkomst gesloten waarin financierings- en realisatieafspraken zijn gemaakt tussen het Rijk, de Provincie Zuid-Holland, het Wegschap Dordtse Kil (Kiltunnel) en de gemeente Dordrecht.

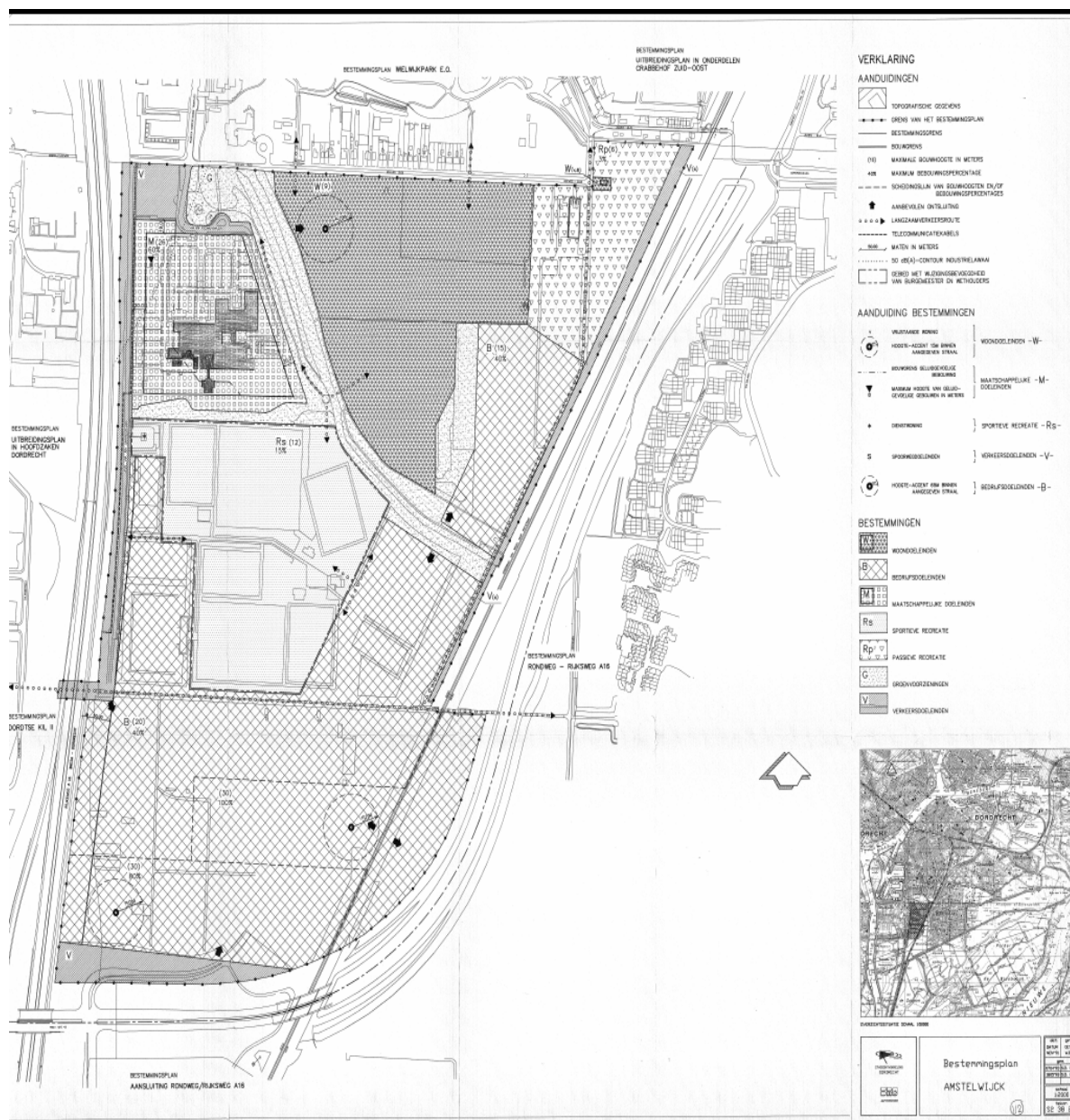
Het gehele plangebied is opgenomen in het door de gemeenteraad op 25 oktober 1994 vastgestelde bestemmingsplan "Amstelwijk".

Onderstaand de plankkaart.



Het gehele plangebied is opgenomen in het door de gemeenteraad op 25 oktober 1994 vastgestelde bestemmingsplan "Amstelwijk".

Onderstaand de plankkaart.

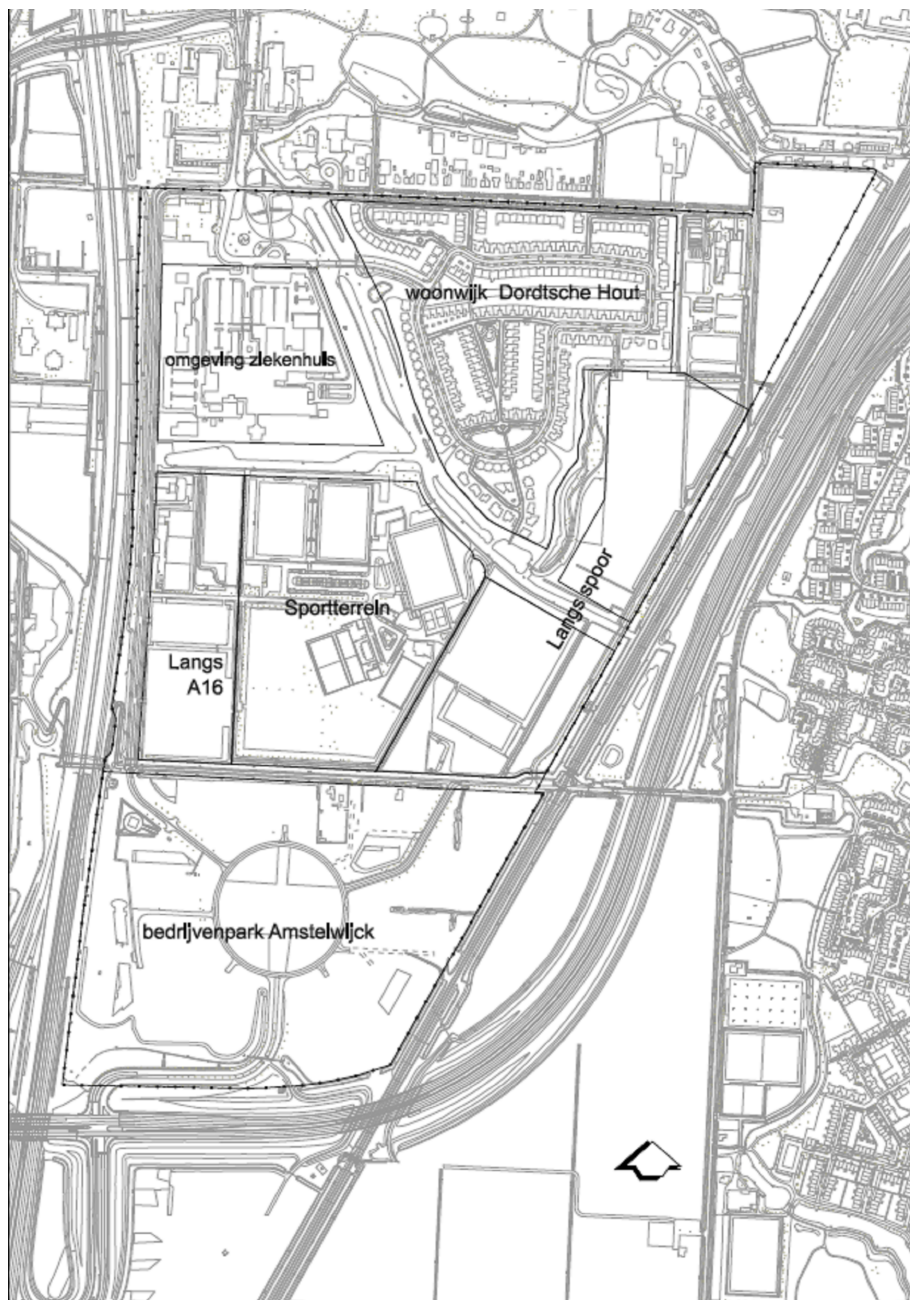


5 Programma

5.1 Algemeen

Programmatisch zijn er grofweg 6 gebiedsdelen te regelen in het nieuwe bestemmingsplan:

1. de woonwijk Dordtsche Hout
2. het bedrijvenpark (ten zuiden van de Kilweg)
3. gronden langs A-16 (ten noorden van de Kilweg)
4. gronden langs spoor (ten noorden van de Kilweg)
5. omgeving ziekenhuis
6. het sportterrein



- * De onderdelen 1 en 2 zijn het meest helder.
 - 1. De woonwijk Dordtsche Hout*
Deze woonwijk is gerealiseerd en het gaat om het vastleggen van de huidige situatie met enige mate van flexibiliteit. Hiervoor kunnen de in Dordrecht gebruikelijke regels worden gebruikt.
 - 2. Bedrijvenpark (ten zuiden van de Kilweg)*
Het bedrijvenpark kan in het bestemmingsplan worden geregeld op de wijze zoals beschreven in de notitie heroriëntatie Amstelwijck d.d. 2 februari 2006 en de bij de vaststelling van het Masterplan op 27 mei 2008 daarin aangebrachte wijzigingen. In dit gebied ligt de nadruk op kantoren c.q. een “kantoorachtige uitstraling”.
- * De onderdelen 3 en 4 zijn voorbestemd om onderdeel te worden van het bedrijvenpark.
 - 3. Gronden langs A-16 (ten noorden van de Kilweg)*
Deze gronden zijn niet opgenomen in het Masterplan en er is nog geen stedenbouwkundig ontwerp. Op deze zichtlocatie gaat het op termijn om de vestiging van kantoren. De invulling zal liggen in het verlengde van de gronden ten zuiden van de Kilweg.
 - 4. Gronden langs spoor (ten noorden van de Kilweg)*
Ook deze gronden maken geen deel uit van het Masterplan en evenmin is er een stedenbouwkundige opzet voorhanden. Dit gebied zal als laatste in ontwikkeling kan worden gebracht. Vanwege de ligging nabij het spoor zal in een gedeelte vanwege de problematiek van externe veiligheid de nadruk naar verwachting komen te liggen op bedrijven en zal in dat deel het kantorenaandeel geringer zijn. Definitieve invulling kan plaatsvinden over enkele jaren en (mede) worden afgestemd op de dan geldende regels voor externe veiligheid.
- * Voor de onderdelen 5 en 6 geldt dat de huidige situatie na verloop van tijd wijzigt, c.q. kan wijzigen.
 - 5. Omgeving ziekenhuis*
Het ziekenhuis gaat verdwijnen, maar het is momenteel nog onzeker welke functies er dan vervolgens ter plaatse worden gevestigd. Om die reden kan in dit bestemmingsplan voorshands nog worden uitgegaan van de aanwezigheid van het ziekenhuis en kan de bestemming uit het geldende bestemmingsplan worden overgenomen.
 - 6. Sportterrein*
Het sportterrein is in 2005 geherstructureerd en functioneert als zodanig. Onzeker is wat op langere termijn de situatie van sportterreinen in Dordrecht in het algemeen zal zijn en of dit invloed zal hebben op het sportterrein Amstelwijck. Bij de discussie over de heroriëntatie van het bedrijvenpark is de mogelijkheid van woningbouw ter plaatse van het sportterrein naar voren gekomen. Omdat het thans niet reëel is er vanuit te gaan dat het sportterrein binnen de planperiode van 10 jaar wijzigt kan in het nu aan de orde zijnde bestemmingsplan worden uitgegaan van de huidige situatie/functie met relatief weinig bebouwing. Daarmee wordt een mogelijk toekomstige ontwikkeling van woningbouw op deze locatie niet uitgesloten.

Naast bovengenoemde gebiedsdelen zijn er nog enkele gronden die eveneens een bestemming vragen:

- * De moskee kan als zodanig worden bestemd (bestemming “maatschappelijk”)
- * De kwekerij aan de Smitsweg en het groengebied tussen Smitsweg en spoorlijn kunnen een bestemming krijgen gericht op de huidige situatie. Mogelijk kan op deze gronden in de toekomst een station voor de stedenbaan worden aangelegd. Het nu voorliggende bestemmingsplan zal alsdan moeten worden aangepast.
- * De natuuristenvereniging “Goed Af” is gevestigd in het gebied nabij de Smitsweg, maar doordat dit gebied deel uitmaakt van het toekomstige bedrijvenpark kan aan deze functie –evenals in het nu geldende bestemmingsplan- geen positieve bestemming worden gegeven.

Alvorens in te gaan op de verschillende programmatische aspecten uit het Masterplan, wordt onderstaand eerst aandacht besteed aan enkele van belang zijnde onderwerpen over de gebieden

Dordtsche Hout, omgeving ziekenhuis en sportterrein.

In veel gevallen komen deze aspecten voort uit het geldende bestemmingsplan "Amstelveen".

5.2 Dordtsche Hout, omgeving ziekenhuis, sportterrein

Hiervoor is reeds aangegeven dat de woonwijk Dordtsche Hout, de omgeving van het ziekenhuis en de sportvelden overeenkomstig hun huidige gebruik kunnen worden bestemd. Datzelfde geldt voor de bestaande wegenstructuur en water/groen/natuurgebieden.

Dordtsche Hout en het ziekenhuis sluiten aan op de wegenstructuur in voornamelijk Wielwijk; ook kan worden ontsloten via de weg direct naast de A-16, die in het zuiden aantakt op de rotonde in het bedrijventerrein en in het noorden aansluiting vindt op de wegenstructuur in Wielwijk. Het sportterrein maken eveneens gebruik van deze weg.

Het langzaam verkeer kan via de Kilweg, Reeweg-zuid en de aantakkingen daarop het gebied bereiken.

Van groot belang in dit gebied is ook de groen- en waterstructuur. Deze maakt deel uit van de landschaps-ecologische hoofdstructuur en heeft daarmee een bovenwijkse betekenis. Het verloop van de Oostkil speelt hierbij een beeldbepalende rol en bewerkstelligt bovendien een fysieke scheiding van verschillende functies in het plangebied. De Oostkil heeft een belangrijke relatie naar gebieden buiten dit plangebied:

- de landgoederen Gravestein en Amstelveen, westelijk van de A16
- het Wielwijkpark in het noorden
- het park rond Hoeve Rustenburg, naar het zuiden toe overgaand in de sportvelden langs de Smitsweg, oostelijk van het plangebied.

Binnen het plangebied worden als belangrijke schakels gehandhaafd:

- de Oostkil
- de parkachtige omgeving van het ziekenhuis
- het sportpark
- de gemeentekwekerij aan de Smitsweg
- de heemtuin aan de Smitsweg

5.3 Bedrijventerrein (ten zuiden van de Kilweg)

5.3.1 Stedenbouwkundige uitgangspunten bedrijventerrein

Het in de notitie Heroriëntatie Amstelveen d.d. 2 februari 2006 gekozen scenario voorziet in een nieuwe stedenbouwkundige opzet voor bedrijventerrein Amstelveen. Het gaat hierbij overwegend om het gebied ten zuiden van de Kilweg.

Doel van het nieuwe plan is om de ligging aan de A16 maximaal te benutten en om kantoren langs de rijksweg te bouwen. Rond de middencirkel in het gebied liggen kleinere kantoorvilla's. In de cirkel zelf is plaats voor grootschalige kantoorvoorziening. Langs de verdeelweg aan de oostzijde bij het spoor is de bouw van kleinschalige bedrijven en bedrijfspaviljoens (met bedrijfskantoren) mogelijk.

De volgende onderdelen zijn van belang:

1. Het bedrijventerrein kent randen van groen en water. Door civieltechnische noodzaak te combineren met een landschappelijke inpassing ontstaat een bedrijventerrein met een groene uitstraling.
2. Een sterk centraal hart met gebouwen van 12 tot 40 meter hoogte.
3. Een sterke toegangsweg tot het hart van het gebied.
4. Verdeelwegen naar de oost- en de westflank van het gebied.
5. Een opvallend hoog gebouw als landmark nabij het knooppunt N3/A16.
6. Toegangspoortgebouwen van hoge kwaliteit (beide gebouwen hebben een overeenkomstig en zich van de rest onderscheidend materiaalgebruik, de vorm van de gebouwen behoeft daardoor niet identiek te zijn).
7. Aan de noordzijde kleinere eenheden in schaal afgestemd op het woongebied van Dordtsche Hout.

5.3.2 Programma kantoren en bedrijven

1. Kantoren

In het nieuwe programma wordt uitgegaan van een kantorenoppervlakte van ca. 70.000 m² bvo. :

25.000 m ²	voor grotere eenheden (waaronder een landmark), verdeeld in eenheden van 5.000 m ² die kunnen worden geschakeld.
15.000 m ²	voor circa 20-25 kantoorvilla's van 600-900 m ² (voornamelijk 15x20 meter en twee etages).
30.000 m ²	voor eenheden van 1.000-2.000 m ² en 2.000-5.000 m ² .

De belangrijkste vestigingsfactoren voor kantoren zijn bereikbaarheid per auto, parkeerruimte en uitstraling van pand en omgeving.

Om van Amstelveen een aantrekkelijke locatie te maken, moeten bereikbaarheid per auto, openbaar vervoer en parkeerverensen onderdeel uitmaken van de ontwikkeling.

Voor de uitstraling van de bebouwing gelden de uitgangspunten uit het stedenbouwkundig plan.

Amstelveen is, bij de entree van de Randstad, Dordrecht's 'visitekaartje' aan passerende automobilisten en treinreizigers. Amstelveen moet zich daarom presenteren als een kwalitatief goed en hoogwaardig bedrijvenpark, zowel richting de A16, als richting de N3. In het in het Masterplan opgenomen Beeldkwaliteitsplan is daar volop aandacht aan besteed.

Op Amstelveen moeten kantoren komen in twee typen:

- modern grootschalig (landmarks-25.000 m²);
- modern gedifferentieerd (45.000 m²).

Voor het parkeren wordt uitgegaan van de norm van 1 pp per 50 m² bvo. Indien behoefte bestaat aan meer parkeerplaatsen dient dit in of onder het gebouw, dan wel in de vorm van een parkeerdek te worden gerealiseerd.

In Dordrecht en andere Drechtsteden zijn meer locaties voor nieuwbouw van kantoren in deze typen.

Om interne concurrentie te voorkomen is er een regionaal kantorenprogramma.

Voor de kleinere kantoren speelt de concurrentie minder, omdat de vraag groter is. Het is wel belangrijk dat elk kantoorgebouw een eigen architectonisch 'gezicht' krijgt.

2. Bedrijfsruimten

In het nieuwe programma is voorgesteld 50.000 m² op te nemen voor bedrijfsruimten.

- 35.000 m² kleinschalige bedrijven van 700 tot 1.500 m² in een verhouding van 30% kantoorruimte (bedrijfskantoor) en 70% bedrijfsruimte.
- 15.000 m² overig

Het Nederlands Economisch Instituut heeft berekend dat in de Drechtsteden tot 2015 vraag is naar 4-7 hectare hoogwaardige bedrijfsruimte.

De voornaamste vestigingsfactoren bij bedrijfsruimten zijn:

- op locatieniveau: bereikbaarheid met de auto, uitstraling omgeving en nabijheid van de huidige vestiging;
- op gebouwniveau: uitstraling, parkeergelegenheid en uitbreidingsmogelijkheden.

Voor dit type bedrijvigheid gelden dus dezelfde voorwaarden als voor kantoren.

In het bestemmingsplan Amstelveen uit 1994 is uitgegaan van minimaal 50% kantoorruimte en maximaal 50% bedrijfsruimte. De praktijk leert dat hier onvoldoende markt voor is en dat 30% kantoor en 70% bedrijfsruimte een betere verhouding is. Hoogwaardigheid blijft het uitgangspunt wat betreft uitstraling en toegevoegde waarde per m². Branches die relatief veel kantoren hebben (minimaal 30%) en waarde hechten aan hoogwaardige uitstraling zijn groothandel, dienstverlenende bedrijvigheid en handel/reparatie.

Voor het parkeren wordt uitgegaan van de norm van 1 pp per 50 m² bvo. Indien behoefte bestaat aan meer parkeerplaatsen dient dit in of onder het gebouw, dan wel in de vorm van een parkeerdek te worden gerealiseerd.

Dit type bedrijven (verhouding kantoor en uitstraling) is vergelijkbaar met het binnenstedelijke bedrijventerrein Groene Zoom. Dat terrein is inmiddels helemaal uitgegeven. De ervaring op Groene Zoom leert dat er per bedrijf 700-1.500 m² nodig is. De gemiddelde uitgifte is drie bedrijven per jaar.

Dat betekent dus een afzet van zo'n 4.000 m² per jaar. Uitgaande van deze cijfers is de beschikbare grond op Amstelveen voor dit type bedrijven in 2023 uitgegeven.

Ten noorden van de Kilweg is langs het spoor (voor de langere termijn) nog zo'n 50.000 m² beschikbaar voor bedrijven.

5.3.3 Masterplan

Door de programmatische koerswijziging en het afzien van een NS-station in Amstelveen is er sprake van een andere opzet, waarbij in feite de focus verandert van een stedelijk-monumentale naar een meer landschappelijke opzet.

Er is een Masterplan opgesteld dat beoogt op de civieltechnische ondergrond van het gebied een nieuw en aansprekend werklandschap vast te leggen.

Een aantal landschappelijke aspecten komt "vanzelf" mee met de reeds aanwezige of nog te realiseren civieltechniek.

Genoemd kunnen worden:

- Taluds en berm sloten bij de A-16, de N3 en de spoorlijn.
- De Kilweg met zijn eigen watergang en dijkje.
- De in het groen ingepakte bestaande woning aan de Kilweg.
- te realiseren oppervlaktewater met bijbehorende taluds

Hieraan zijn verschillende elementen toegevoegd, die met name zijn gericht op het bereiken van de na te streven hoogwaardige kwaliteit. De ontsluiting, de verschillende routes, het parkeren, de perceelsinrichting, de bebouwing, de openbare ruimten komen in het Masterplan aan de orde.

Het Masterplan is integraal opgenomen in bijlage 1.

5.3.4 Beeldkwaliteit

Er zijn beeldkwaliteitsregels opgesteld in samenhang met het Masterplan en derhalve hebben deze betekenis voor het gebied ten zuiden van de Kilweg.

Bij de beeldkwaliteit wordt een onderscheid gemaakt in:

- de regels die voor het openbaar gebied gelden en
- de regels die gelden bij de particuliere kavelontwikkeling.

In bijlage 1 van deze plantoelichting is het Masterplan, met daarin de gewenste beeldkwaliteit beschreven, integraal opgenomen. Het is de bedoeling dat dit onderdeel gaat uitmaken van de Welstandsnota en op die wijze als toetsingskader kan dienen.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat het woongebied Dordtsche Hout reeds in de Welstandsnota is opgenomen.

5.3.5 Reclamemasten

Op grond van reclamebeleid in Dordrecht is in het gebied Amstelveen langs de A-16 één reclamemast in openbaar gebied toegestaan; deze is inmiddels gerealiseerd in het groen nabij de fietsbrug. Andere reclamemasten zijn in openbaar gebied niet toegestaan. Op eigen terrein is het bedrijven wel toegestaan één reclamemast met naamsaanduiding van het eigen bedrijf aan te brengen (geen algemene reclame).

Vanwege de ligging naast de A-16 heeft Rijkswaterstaat aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid en daarbij gewezen op negatieve effecten van bepaalde reclameboodschappen (te veel en onduidelijke informatie) een rode (signaal)kleur, de weerkaatsing van zonlicht/koplampen.

5.4 Gronden langs A-16 en gronden langs het spoor (ten noorden van de Kilweg)

Zoals in het algemene deel aangegeven gaat het langs de A-16 om kantoren. De gronden ontsluiten via de naast de A-16 gelegen weg in vooral zuidelijke richting. Via de rotonde in het bedrijvenpark wordt dan de aansluiting bij de A-16/N3 bereikt. Programmatisch geldt voor deze locatie hetzelfde als beschreven bij onderdeel 5.3.2: moderne kantoorgebouwen met uitstraling als een visitekaartje voor Dordrecht.

Er wordt op eigen terrein geparkeerd en ook groen en water zullen volop aanwezig zijn. Deze gronden worden op eenzelfde wijze ontwikkeld als de zuidelijker gelegen gronden.

Voor de gronden langs het spoor zal het gaan om een mix van bedrijven en kantoren. De uiteindelijke verhouding zal (mede) afhangen van de externe veiligheid. Het is goed denkbaar een strook langs het spoor te benutten voor vooral bedrijfsmatige activiteiten en eerst op enige afstand van het spoor bedrijfskantoren toe te staan. In de nabijheid van de woonwijk Dordtsche Hout zal afstemming van functies en omvang van bebouwing plaats moeten vinden. Ook hier wordt op eigen terrein geparkeerd en is er ook aandacht voor groen en water.

Een ontsluiting zal in zuidelijke richting tot stand moeten worden gebracht.

Als er op deze gronden meer bedrijfsruimte (dus minder kantoorruimte) komt, zit Amstelwijck in hetzelfde segment als bedrijventerrein Dordtse Kil III. Beide locaties liggen aan de snelweg. Door een verschillende profilering (en mogelijk een verschillend prijsniveau) kunnen de locaties zich van elkaar onderscheiden en wordt onderlinge concurrentie voorkomen.

Omdat deze gronden langs het spoor als laatste voor ontwikkeling in aanmerking komen, is voor deze gronden een uit te werken bestemming het meest voor de hand liggend. Een uitwerking kan worden gemaakt op het moment dat er sprake is van een concrete opzet en daarin de afstemming van de verschillende elementen zichtbaar wordt.

6 Beschrijving van het plan

6.1 Planmethodiek

Delen van het plangebied zijn reeds ontwikkeld en leveren daardoor de nodige gegevens op voor het opstellen van het bestemmingsplan. In Dordrecht worden al enkele jaren bestemmingsplannen zo gemaakt dat vanaf de plankaart vrij direct afleesbaar is wat er is c.q. wat er gaat komen.

In een tijd van digitalisering is dit handig, omdat een blik van herkenning van de situatie vaak bijdraagt aan het kunnen begrijpen van de gestelde regels.

Uiteraard moet worden voorkomen dat in een plangebied dat nog wordt ontwikkeld te gedetailleerd wordt gewerkt en er daardoor eventuele wijzigingen in de bijvoorbeeld de markt, niet kunnen worden opgevangen.

In het onderhavige bestemmingsplan is gekozen voor een methodiek van een op onderdelen gedetailleerd kaartbeeld met mogelijkheden van afwijking in de regels. Dit geldt o.a. voor Dordtsche Hout, de maatschappelijke bestemmingen en voor het sportterrein.

Voor de delen die nog moeten worden ontwikkeld is, behoudens voor de delen ten noorden van de Kilweg, in het Masterplan een stedenbouwkundige opzet gemaakt, die bepalend is voor de kwaliteit die wordt nagestreefd. Ook die elementen zijn in het kaartbeeld opgenomen, met eveneens mogelijkheden van afwijking in de regels.

De delen ten noorden van de Kilweg die waarschijnlijk eerst op wat langere termijn aan ontwikkeling toekomen en waarvoor een stedenbouwkundige opzet nu nog ontbreekt, zijn langs de A16 opgenomen met een rechtstreekse bouwtitel en langs het spoor met een uit te werken bestemming. Er is een verschil gemaakt omdat de gronden langs de A16 aantrekkelijk zijn gesitueerd en mogelijk eerder voor uitgifte en bebouwing in aanmerking kunnen komen dan de gronden langs het spoor. Voordeel van de uit te werken bestemming langs het spoor is dat bij een ontwikkeling over enkele jaren kan worden ingespeeld op de dan aanwezige vraag en op de problematiek van externe veiligheid.

6.2 Toelichting op de regels

Algemeen

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

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

Hoofdstuk 1 inleidende regels

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

Hoofdstuk 2 bestemmingsregels

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

Hoofdstuk 3 algemene regels

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

- * Antidubbeltelbepaling;
Het artikel "Antidubbeltelbepaling" bevat bepalingen om te voorkomen dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten

beschouwing blijft. Het opnemen van dit artikel is verplicht voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

- * Algemene bouwregels;
In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels geregeld die voor alle bestemmingen kunnen gelden. Bijvoorbeeld extra bouwmogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen zoals balkons, galerijen en kelders.
- * Algemene gebruiksregels;
Deze gebruiksregels geven aan wat in het plan in ieder geval onder verboden gebruik wordt verstaan.
- * Algemene Afwijkingsregels;
In dit artikel is in aanvulling op de mogelijkheden om af te wijken uit de bestemmingen nog een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.

Hoofdstuk 4 overgangs- en slotregels

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

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

Bestemmingsregels

Onderstaand wordt aan de hand van een beschrijving van de bestemmingen nader op een groot gedeelte van de planinhoud ingegaan. Het plan is opgesteld met inachtneming van de landelijke standaarden, zoals de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2008).

In de bestemmingsregels is aangegeven waarvoor de aangewezen gronden zijn bestemd. Daarna wordt in algemene zin aandacht besteed aan de bouwregels, de afwijkingen en nadere eisen.

Algemeen

Voor het zuidelijk deel van het plangebied wordt in verschillende notities en plannen gesproken "bedrijvenpark Amstelwijck". Dit suggereert dat er (vooral) sprake is van de vestiging van bedrijven. Het tegendeel is echter waar: het gaat vooral om de vestiging van kantoren en de vestiging van bedrijven, zonder kantoor is zelfs niet toegestaan. Om die reden wordt in dit bestemmingsplan gewerkt met de bestemming "kantoor". In afwijking hierop wordt het nog uit te werken deel nabij het spoor wel aangemerkt als bedrijventerrein. Dit is gedaan omdat naar verwachting in dit deel de bedrijfsactiviteiten groter zullen zijn dan de kantooractiviteiten.

In het plangebied wordt overwegend gewerkt met bouwvlakken waarbinnen de zogenaamde hoofdbebouwing is toegestaan.

Uitgangspunt is dat bij de bebouwde situaties de bouwvlakken zijn gelegd om de bestaande hoofdbebouwing; de daar toegestane hoogtemaat voor de hoofdbebouwing is afgestemd op de huidige situatie en is op de plankaart aangegeven.

Voor locaties waar nog gebouwd moet worden, is over het algemeen een ruim(er) bouwvlak aangegeven. De daar aangegeven hoogtematen komen uiteraard uit het programma.

In het deel langs de A-16 dat is gesitueerd ten noorden van de Kilweg ontbreekt een stedenbouwkundige opzet en daarmee ook de bouwvlakken. Gevolg is maximale invulmogelijkheden, die zonodig via nadere eisen kunnen worden bijgestuurd.

Agrarisch

De kwekerij aan de Smitsweg is opgenomen met een agrarische bestemming, die specifiek is gericht op de kwekerij. Er is een bouwvlak waarbinnen gebouwen kunnen worden opgericht.

De bestemming is geheel gericht op de bestaande situatie. De inhoud van de betreffende regel spreekt voor zich.

Kantoor

Voor het plandeel ten zuiden van de Kilweg –het gebied waarvoor het Masterplan geldt- wordt vooral uitgegaan van een “kantorengedied”. Een zekere menging met bedrijfsactiviteiten is toegestaan. Rekeninghoudend met de ligging is daarbij onderscheid gemaakt tussen de bestemmingen “Kantoor – 1” en “Kantoor – 2”.

Bij de bestemming “Kantoor – 1” is sprake van 100% kantoorruimte. Bij “kantoor – 2” is dit minimaal 30 %.

Ook het ten noorden van de Kilweg gelegen gebied langs de A-16 is opgenomen met de bestemming “Kantoor – 1”. Zoals in het algemene deel reeds opgemerkt ontbreken hier de bouwvlakken.

Om enige flexibiliteit te hebben is binnen de bestemming “Kantoor – 1” een mogelijkheid opgenomen om met een omgevingsvergunning maximaal 10 % ondergeschikte bedrijfsactiviteiten toe te staan. Op deze wijze kunnen binnen een kantoor ruimten die niet zuiver onder het begrip “kantoor” vallen (denk aan een showroom, assemblageafdeling), maar eerder moeten worden aangemerkt als bedrijfsactiviteiten, toch worden toegestaan. Voorwaarde hierbij is dat het gebouw wel als kantoor kan worden aangemerkt.

Ook in die situaties waar de bedrijfsactiviteiten de overhand hebben (omdat het bedrijfskantoor “slechts” de minimaal gestelde 30 % bedraagt), dient er sprake te zijn van een kantoorachtige uitstraling. Voor de volledigheid: 100% bedrijfsactiviteiten, zonder kantoor, is niet toegestaan.

In de combinatie met bedrijfsactiviteiten gaat het om bedrijven het de categorieën 1, 2 en 3 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Er dient binnen deze bestemmingen op eigen terrein te worden geparkeerd en hetzelfde geldt voor het laden en lossen. Zowel aan de zijde van de A-16, als aan de zijde van het spoor ligt de grens van het bouwvlak op 50 m uit de weg c.q. het spoor vanwege aspecten van externe veiligheid.

In algemene zin is een hoogtemaat toegestaan van 20 m; op drie specifieke locaties is dit gesteld op maximaal 25 m en in de rotonde op 40 m. Ter plaatse van de bestemming horeca is een accent aangegeven van maximaal 65 m.

Deze hoogtematen komen voort uit het Masterplan en zijn doorgerekend op haalbaarheid (behoefte aan bedrijven i.r.t. financiën). De in de Structuurvisie 2020 genoemde maximum hoogtematen zijn daardoor niet aan de orde; de daarin genoemde hoogtematen van 50-90 m langs/nabij de A-16 zijn gezien als een accent en dat accent komt terug bij de het in het plangebied gesitueerde hotel/restaurant (bestemming “horeca”) met een hoogte van 65 m.

Naast genoemde bebouwing kunnen binnen deze bestemming ook (ontsluitings)wegen, parkeren, groen en water worden gerealiseerd.

Voor de volledigheid wordt het volgende opgemerkt:

- * Detailhandel is niet toegestaan. Ook volumineuze detailhandel is vanwege de nagestreefde concentratie elders in Dordrecht (Fokker-terrein gericht op woninginrichting c.a. en Handelskade/Mijlweg gericht op garagebedrijven/showrooms c.a.) niet aan de orde. Op grond van de jurisprudentie is het toegestaan een beperkt gedeelte van bedrijfsactiviteiten als onderdeel van een andersoortig bedrijf uit te oefenen als detailhandel. De hiervoor opgestelde beleidsregel is ook in dit plangebied van toepassing en bepaald ondermeer dat:
 - . aandeel detailhandel niet meer mag bedragen dan 5 % van de omzet
 - . geen specifieke inrichting gericht op detailhandel mag worden aangebracht
 - . geen specifieke aandacht voor de detailhandel mag worden gevraagd (geen afzonderlijke openingstijden, reclames etc.).
- * binnen deze bestemming is een menging met andere bestemmingen, behoudens op één locatie aan de Kilweg voor kinderopvang, niet toegestaan. Overige maatschappelijke functies, zoals gezondheidszorg en sport en recreatieve functies, zoals fitness, kunnen zich vestigen op andere locaties in Dordrecht, waaronder het gezondheidspark. Uiteraard zijn dergelijke functies als onderdeel van het kantoor, zoals een fitnessruimte in een bedrijf voor het eigen personeel, wel toegestaan.
- * dienstwoningen worden niet toegestaan, omdat dit niet als passend wordt geoordeeld in een kantorengedied en voorts vanwege de milieuaspecten, zoals externe veiligheid.

Uit te werken – bedrijventerrein

Deze bestemming is gelegd op de gronden ten noorden van de Kilweg aan de zijde van het spoor. Evenals in het nu nog geldende bestemmingsplan gaat het om bedrijven uit de categorieën 1 t/m 3 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, die bij de planregels is gevoegd. De maximale hoogte is gesteld op 15 m. Vertrekpunt is dat er per bedrijf sprake dient te zijn van een bedrijfskantoor met een oppervlakte van minimaal 30 % met een maximum van 1500 m². Die maximum oppervlakte komt voort uit de Circulaire risiconormering gevaarlijke stoffen waarin bedrijfskantoren kleiner dan 1500 m² worden aangemerkt als beperkt kwetsbaar. Zelfstandige kantoren, hotels en bedrijfskantoren groter dan 1500 m² zijn daarentegen aan te merken als kwetsbaar.

In de uitwerkingsregels is uitdrukkelijk gesteld dat op het moment van uitwerking de externe veiligheid bepalend is voor de toelaatbaarheid van bedrijfskantoren. Indien op dat moment, bijvoorbeeld vanwege de werkelijke hoeveelheid kantoren in het overige gebied, minder bedrijfskantoren kunnen worden toegestaan of bijvoorbeeld de eerste lijns bebouwing in het geheel geen bedrijfskantoren mag hebben, dan wordt dit in de uitwerking als zodanig geregeld. Indien er wel ruimte is voor kantoren is het zelfs denkbaar in de uitwerking zelfstandige kantoren toe te staan.

Voorts is bepaald dat vooraf de Regionale Brandweer om advies moet worden gevraagd.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat ook hier dienstwoningen, (volumineuze) detailhandel en maatschappelijke- en recreatieve functies zijn niet toegestaan.

Horeca

Deze bestemming heeft betrekking op het hotel-restaurant dat inmiddels is vergund in het zuid-westelijk deel van het plangebied. De bouwgrenzen en hoogtematen zijn afgestemd op de betreffende bouwvergunning.

Ook binnen deze bestemming dient op eigen terrein te worden geparkeerd. De inhoud van de regel spreekt voor zich.

Deze horecabestemming ligt op een locatie, die zich leent voor een hoogteaccent. In de verbeelding is dit als zodanig aangegeven.

Wonen

Aan de woningen in de wijk Dordtsche Hout wordt de bestemming "wonen" (W) gegeven. Binnen deze bestemming zijn verschillende woningtypen aanwezig.

Van de gronden buiten het bouwvlak mag maximaal 50 % met een maximum van 50 m² worden bebouwd en overdekt.

Voor de hoogte en diepte van aan/uitbouwen is als regel aansluiting gezocht bij de criteria voor vergunningvrije bouwwerken in de Woningwet per 1 januari 2003: 0.25 m boven de vloer van de eerste verdieping van de woning tot een maximum van 4 m of als de woning lager is tot dat maximum; deze maatvoering is dan beperkt tot de eerste 2.50 m buiten het bouwvlak aan de achterkant van de woning, alsmede aan de zijkant van de woning.

Buiten deze maat van 2.50 m geldt een maximale hoogte van 3 m met de mogelijkheid om via ontheffing een kap aan te brengen tot maximaal 3.5 m.

De planregel kent mogelijkheden om met een omgevingsvergunning af te wijken, zoals:

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

Binnen de woonbestemming is ook een bestaande woning aan de Kilweg opgenomen; in de regels is opgenomen dat de betreffende gronden bij het verdwijnen van de woonfunctie kunnen worden gewijzigd in bedrijventerrein.

De procedure die dan dient te worden gevolgd is beschreven in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening.

Tuin

De bestemming "Tuin" is gelegd op delen van de woonpercelen, waar geen gebouwen mogen worden gebouwd. Het uitbreiden van woningen door middel van een aanbouw of het plaatsen van bijgebouwen is op deze gronden niet toegestaan. Wel mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd en mag ter plaatse van de oprit worden geparkeerd.

Deze gronden dienen vooral een groene uitstraling te krijgen.

Dezelfde wijzigingsbevoegdheid als beschreven bij de bestemming "wonen" is van toepassing voor het betreffende perceel aan de Kilweg.

Maatschappelijk

Binnen deze bestemming zijn het ziekenhuis en de moskee opgenomen. De bouwvlakken, hoogtematen en het bebouwingspercentage zijn grotendeels afgestemd op de bestaande (c.q. vergunde) situatie.

Buiten de bouwvlakken zijn o.a. parkeerterreinen, groen en water toegestaan.

Verkeer

De wegen binnen het plangebied zijn bestemd voor "verkeer". Binnen deze bestemming is ook de aanleg van groen (denk aan de boombeplanting) toegestaan.

Groen

Deze bestemming is gelegd op de daarvoor in aanmerking komende groengebieden. Ook het gebied ten oosten van de Smitsweg (voorheen boomgaard) is binnen deze bestemming opgenomen. Zoals eerder in deze toelichting verwoord krijgen deze gronden in de toekomst mogelijk een andere bestemming en is de bestemming "groen" bedoeld om voorshands de huidige situatie als het ware "te bevriezen".

Langs de A-16 is binnen een groengebied een bestaande reclamemast met een bouwhoogte van 30 m opgenomen. In de verbeelding is dit afzonderlijk aangeduid.

Aangezien de taluds bij de watergangen groen worden ingericht en daarmee mede bepalend zijn voor de woonomgeving, zijn ook deze taluds met de bestemming "groen" aangegeven.

Ook hier is dezelfde wijzigingsbevoegdheid als beschreven bij de bestemming "wonen" van toepassing voor het betreffende perceel aan de Kilweg.

Sport

Het sportveldencomplex Amstelwijck is opgenomen met de bestemming "Sport". De sportvelden en daarbij behorende gebouwen, zoals kleedgelegenheden, kantines, tribunes, lichtmasten, zijn binnen deze bestemming toegestaan. Hetzelfde geldt voor parkeervoorzieningen, toegangspaden, groenvoorzieningen en waterpartijen.

In de regels is een maximum bebouwingspercentage genoemd.

Natuur

De Oostkil is opgenomen met deze bestemming, waarbij overigens het water afzonderlijk is bestemd tot "water". Dit laatste is gedaan om de hoeveelheid water inzichtelijk te maken.

Ter bescherming van de ecologische waarden/potenties van de Oostkil is een vereiste van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden opgenomen.

Water

De bestaande watergangen zijn als zodanig bestemd. De inhoud van de bestemming spreekt voor zich.

Leiding-water

In het plangebied ligt een afvalwatertransportleiding met een diameter van 500 mm.

Dergelijke leidingen moeten als zodanig bestemd worden. In de planregels is de standaardbepaling opgenomen, dat bebouwing c.a. ten behoeve van andere functies slechts is toegestaan indien en voor

zover de bij de bescherming van de leiding betrokken belangen dit gedogen; hiertoe wordt vooraf de leidingbeheerder gehoord.

Overig

Bij iedere bestemming zijn voorts ondermeer inrichtingsregels, bouwregels, mogelijkheden om af te wijken opgenomen.

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

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

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

Aandacht wordt gevraagd voor de algemene gebruiksregels waarin ondermeer een regeling voor de beroepsuitoefening aan huis (inclusief de vrije beroepen) is opgenomen. Doel van deze regeling is de bescherming van de woon- en leefsituatie ter plaatse.

Naast een maximum percentage en oppervlakte en het feit dat de beroepsuitoefenaar ter plaatse dient te wonen, is bepaald dat activiteiten, die op voorhand geen overlast voor de woonomgeving veroorzaken, zonder meer zijn toegestaan. Indien de kans op overlast wel aanwezig is, dient een via met een omgevingsvergunning een afwijking te worden aangevraagd, zodat van geval tot geval een afweging kan worden gemaakt.

7 Milieu

7.1 Geluid

De woningen in Dordtsche Hout zijn gerealiseerd op basis van het bestemmingsplan "Amstelveen", zoals dat op 25 oktober 1994 door de raad is vastgesteld. In dat bestemmingsplan is voor 35 woningen een hogere grenswaarde vastgesteld als gevolg van de A-16 en voor 4 woningen als gevolg van de N3. In beide gevallen ging het om maximaal 52 dB(A).

In het nieuwe bestemmingsplan "Amstelveen-2009" worden geen nieuwe geluidgevoelige functies toegevoegd en worden eveneens geen nieuwe wegen voorzien.

Op grond hiervan is geen akoestisch rapport opgesteld.

7.2 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is in de Wet milieubeheer een hoofdstuk opgenomen over luchtkwaliteit. Het Besluit Luchtkwaliteit 2005 is vervallen.

Op 31 juli 2009 heeft de Minister van VROM het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) vastgesteld. Het NSL bevat de maatregelen die vereist zijn om tijdig te voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit van richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa. Het NSL biedt ook de onderbouwing voor de in het NSL genoemde ruimtelijke projecten met gevolgen voor de luchtkwaliteit. Het NSL heeft een looptijd van vijf jaar en is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Artikel 15.6, eerste lid, onder c van de Wet milieubeheer biedt de mogelijkheid om projecten te realiseren die "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdragen aan de concentratie van een stof waarvoor de richtlijnen een grenswaarde bevatten. Nadere toetsing aan de grenswaarden is in dat geval niet nodig. Omdat in Nederland alleen de concentraties PM10 (fijnstof) en NO2 (stikstofdioxide) de grenswaarden dreigen te overschrijden, richt de uitwerking van het begrip NIBM zich op deze twee stoffen.

Het begrip NIBM is gedefinieerd in de algemene maatregel van bestuur "niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)", kortweg het Besluit NIBM. Een bijdrage aan de concentratie PM10 of NO2 wordt als "in betekenende mate" (IBM) beschouwd als de bijdrage groter is dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor één van beide stoffen. Een project wordt dus aangemerkt als NIBM als de bijdrage van dat project niet groter is dan 1,2 µg/m³PM10 én niet groter dan 1,2 µg/m³NO2. Als dit aannemelijk kan worden gemaakt, is een nadere toetsing of onderbouwing wat betreft de luchtkwaliteit niet nodig.

Deze grens van 3% is gekoppeld aan de werking van het NSL. Het effect van het NSL-maatregelenpakket is namelijk zo groot dat de grenswaarden ook worden bereikt als projecten onder deze 3%-grens niet afzonderlijk, op projectniveau, worden gecompenseerd voor hun effect op de luchtkwaliteit. De effecten van deze projecten worden met andere woorden op programmaniveau gecompenseerd.

Totdat het NSL definitief was vastgesteld, gold een grens van 1%. Ook deze 1%-grens is in het Besluit NIBM opgenomen maar is in de context van dit NSL niet langer relevant.

Om het beoordelen van projecten te vergemakkelijken, is de 3%-grens voor een aantal categorieën projecten 'vertaald' in een getalsmatige grens. Dat is gebeurd in de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM). Voorbeelden hiervan zijn woningbouwlocaties, kantoorlocaties en bepaalde landbouwinstallaties. Zo is in voorschrift 3A.2 in bijlage 3A van de Regeling NIBM bepaald wanneer een woningbouwplan NIBM is. Dit is het geval in de volgende situaties:

- het plan omvat niet meer dan 1.500 woningen met één ontsluitingsweg.
- het plan omvat niet meer dan 3.000 woningen met twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling over beide wegen.

Voorschrift 3A.1 bevat een soortgelijke regeling voor kantoorlocaties. De NIBM-grens is dan 100.000 m² bruto vloeroppervlak bij één ontsluitingsweg, en 200.000 m² bij twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

Het op 25 oktober 1994 door de raad vastgestelde bestemmingsplan "Amstelwijck" gaat uit van dezelfde functies als thans aan de orde.

De woningen in Dordtsche Hout zijn gerealiseerd, de sportvelden zijn geherstructureerd, en ook het ziekenhuis is met dezelfde bestemming in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen.

De nu opgenomen bestemmingen "bedrijventerrein" en "kantoor" maakten in het bestemmingsplan uit 1994 deel uit van de bestemming "bedrijfsgebied". Zoals in hoofdstuk 5 "Het Programma" verwoord is op basis van de bestaande infrastructuur een nieuwe opzet bedacht waarbij de hoeveelheid m²'s naar beneden toe is bijgesteld. Via de in de verbeelding aangegeven bouwvlakken is de nieuwe opzet in het gebied ten zuiden van de Kilweg ook daadwerkelijk vastgelegd.

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling kan worden gezien als voortzetting van staand beleid, waarbij in totaliteit minder m²'s kantoren en bedrijven zullen worden gerealiseerd.

Ook gelet hierop heeft geen nieuw onderzoek naar luchtkwaliteit plaatsgevonden.

7.3 Bodemkwaliteit

In het oorspronkelijke bestemmingsplan "Amstelwijck" is reeds aandacht besteed aan de bodemkwaliteit, met als conclusie dat in het kader van de uitgifte van terreinen indicatief bodemonderzoek zal worden verricht.

Inmiddels is in Dordrecht een bodemkwaliteitskaart beschikbaar en daaruit blijkt dat de gronden ten noorden van de Kilweg staan vermeld als "licht verontreinigd" en ten zuiden van de Kilweg als "zeer licht verontreinigd".

Gelet hierop is thans verder onderzoek niet nodig.

7.4 Externe veiligheid

In of in de nabijheid van het plangebied bevinden zich de volgende risicobronnen:

- goederentransport over de randweg (N3);
- goederentransport over de spoorweg Dordrecht-Lage Zwaluwe;
- goederentransport over de A16.

Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt voornamelijk plaats over de N3 en het spoor en slechts beperkt over de A16. Vervoer van gevaarlijke stoffen is risicovol, doordat bij ongevallen de kans bestaat dat gevaarlijke lading vrijkomt.

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor is een risiconorm vastgesteld. Een combinatie van verschillende aspecten bepaalt het risiconiveau van een transportroute:

- de omvang van de vervoersstroom bepaalt de kans op ongevallen met mogelijk effect op de omgeving;
- de soort gevaarlijke stoffen bepaalt de effecten op de omgeving;
- de veiligheid van de transportroute bepaalt de kans op ongevallen;
- het aantal mensen in de omgeving van de route bepaalt het mogelijk aantal dodelijke slachtoffers bij een ongeval.

Doel van het externe veiligheidsbeleid is om de kans op overlijden van mensen in de omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen, binnen aanvaardbare grenzen te houden.

Deze risicobenadering kent een tweetal begrippen om het risiconiveau weer te geven, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

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

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval op de transportroute of industriële risicobron waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Het groepsrisico is te beschouwen als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een incident. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare.

Hoe meer personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico kan worden weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de cumulatieve kansen per jaar op tenminste dat aantal slachtoffers.

Het groepsrisico is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico een oriënterende waarde.

Ter bepaling van de 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico en de hoogte van het groepsrisico zijn risicostudies uitgevoerd voor beide eerder genoemde risicobronnen.

Conclusie van adviezen in het kader van externe veiligheid

- Het plan voldoet aan de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Voor zowel de A16 als de N3 is er sprake van een overschrijding van de orientatiewaarde voor het Groepsrisico ($<0,1$ maal OW). In relatie tot het spoor Kijfhoek-Lage Zwaluwe wordt de orientatiewaarde voor het Groepsrisico benaderd (1 maal OW) Met de introductie van dit nieuwe planologische regime is rekening gehouden met externe veiligheid. Dit is gebeurd door het creëren van voldoende afstand tussen risicobronnen en ontvanger, het aanbrengen van voldoende vlucht wegen en het verbeteren van de toegankelijkheid van het gebied voor hulpverleningsdiensten.
- Doordat het bestemmingsplan Amstelveen ten opzichte van het bestemmingsplan uit 1994 een reductie met ca. 1200 personen in het bestemmingsplan bewerkstelligd is er sprake van een verbetering van de veiligheidssituatie voor zover het groepsrisico betreft.
- Ter verbetering van de veiligheidssituatie in de spoorzone loopt tot en met 2012 het project spoorzone. Met dit project wordt €15 miljoen geïnvesteerd in het verbeteren van de beheersbaarheid en zelfredzaamheid rondom het spoor in de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht.
- Het plan voldoet aan de randvoorwaarden die de structuurvisie Dordrecht 2020 op het gebied van externe veiligheid geeft (voor zowel het plaatsgebonden risico, het instellen van veiligheidszones, de hoogte van het groepsrisico als de op het bedrijventerrein toegelaten functies).

Een uitgebreide notitie over externe veiligheid is als bijlage 2 in deze toelichting opgenomen.

7.5 Flora en fauna

Dit bestemmingsplan voorziet ten opzichte van het vorige bestemmingsplan niet in nieuwe bebouwing c.a.: Dordtse Hout, het ziekenhuis, de sportvelden, de krekens en groengebieden zijn aanwezig. Voor de bouw van de moskee is een afzonderlijke procedure doorlopen en bouwvergunning verleend. Het bedrijventerrein is bouwrijp gemaakt en de infra is aanwezig. Bouwvergunningen kunnen op grond van het geldende bestemmingsplan reeds worden verleend. Om deze redenen is in het kader van dit bestemmingsplan afgezien van verder onderzoek op het terrein van flora en fauna

8 Watertoets

8.1 Beleidslijn "Grote Rivieren"

Doordat het plangebied niet is gelegen aan een rivier behoeft geen rekening te worden gehouden met dit rijksbeleid.

8.2 Waterkering

In het plangebied zijn geen waterkeringen opgenomen.

8.3 Stedelijk Waterplan

De gemeente Dordrecht en het Waterschap de Hollandse Delta hebben gezamenlijk besloten voor Dordrecht een stedelijk waterplan op te stellen.

Het stedelijk waterplan gaat over het oppervlaktewater.

Het opstellen van het plan is opgedeeld in drie fasen: verkenningen (rapport oktober 2001), visievorming (rapport juni 2002) en de maatregelen (rapport september 2003).

Inmiddels wordt gewerkt aan Stedelijk Waterplan 2.

Visie op plangebied

In de visienota wordt met name aandacht besteed aan Dordtsche Hout. Daarmee wordt het gebied Amstelveen, inclusief het Wielwijkpark bedoeld.

Opdracht

In Dordtsche Hout wordt 0,5% oppervlak omgezet in oppervlaktewater. Hiermee wordt het toekomstige wateroppervlak 12%. Dordtsche Hout verzorgt hiermee een deel van de waterberging van diverse deelgebieden in het westelijk deel van het plangebied.

In Dordtsche Hout met het SES-gebied Oostkil worden ingepast. Tevens wordt een verbinding verzorgd tussen de SES-gebieden Oostkil en Dordwijkzone.

Invulling

Het Wielwijkpark vormt de overgang van een stedelijk gebied met water en singels naar een meer open gebied met killen.

Het vervolg van de Oostkil wordt versterkt en wordt op robuuste wijze aangesloten op de killen in Sterrenburg: de onderdoorgang bij de N3 mag geen watertechnische of ecologische barriere vormen. Langs de N3 wordt de watergang met rietkraag voortgezet.

In Dordtsche Hout bedragen de toekomstige peilfluctuaties 0,25 m. Daarmee heeft het gebied voldoende waterberging en zelfs een bergingsoverschot. Dit overschot kan worden gebruikt voor het bergen van water uit Louter Bloemen, Wielwijk/Crabbehof en Dordtse Kil. Wel moet ervoor gezorgd worden dat bij de toekomstige ontwikkelingen in het gebied 12 % open water wordt gehanteerd (11,5 % huidige situatie en 0,5% uitbreiding).

8.4 Veiligheid tegen inundatie en wateroverlast

Waterschap Hollandse Delta is belast met de zorg voor de veiligheid tegen overstromingen van het beheersgebied en beheert daartoe de waterkeringen. Het algemene uitgangspunt hierbij is dat een waterkering veilig dient te zijn en veilig dient te blijven. Ruimtelijke ontwikkelingen dienen dan ook zodanig plaats te vinden en gestuurd te worden dat aan dit uitgangspunt wordt voldaan.

De ruimtelijke ontwikkelingen worden daartoe getoetst en beoordeeld op de mate waarin rekening is gehouden met dit veiligheidsbeleid zoals vastgelegd in de Wet op de waterkering, de Keur, het Beleidsplan waterkeringen en onderliggende beleidsregels.

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 op de plankaart moeten worden aangegeven.

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

Binnen het plangebied bevinden zich geen waterkeringen.

8.5 Riolering

De riolering in het plangebied bestaat feitelijk uit drie separate stelsels:

1. In de woonwijk Dordtse Hout ligt een verbeterd gescheiden stelsel. Aan zowel de west- als de oostzijde van de wijk wordt het schoonwater geloosd op oppervlaktewater. Het vuilwater wordt via een persleiding gepompt van de Heemtuin naar het gemengde stelsel in de Oosterweg.
2. In het industriegebied rondom het Plein van Europa ligt een gescheiden stelsel. Het schoonwater wordt ter hoogte van de Kilweg en de Laan van Europa geloosd op oppervlaktewater. Het vuilwater wordt afgevoerd via het Afvalwatertransportsysteem (AWTS) langs de N3.
3. Ook de Laan van Londen is voorzien van een gescheiden stelsel. Op drie locaties wordt het schoonwater geloosd op de sloot die zich parallel aan de Laan van Londen bevindt. Het vuilwater wordt onder vrijverval afgevoerd naar het gemengde stelsel in de M.H. Trompweg.

8.6 Regeling in bestemmingsplan

In het onderhavige bestemmingsplan zijn bestaande watergangen opgenomen met de bestemming "water".

8.7 Overleg met waterbeheerder

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

Met het waterschap zijn eveneens afspraken gemaakt over aanpassingen in de waterstructuur.

9 Uitvoerbaarheid

9.1 Maatschappelijk

Het voorontwerpbestemmingsplan is onderwerp van inspraak geweest. Er is één inspraakreactie ontvangen die betrekking had op de bij de naturalistenvereniging in gebruik zijnde gronden aan de Smitsweg. Het verzoek om deze gronden een recreatieve bestemming te geven in plaats van een bedrijfsbestemming, is niet gehonoreerd. De betreffende gronden hebben in het geldende bestemmingsplan reeds de bestemming 'bedrijventerrein' en de huurovereenkomst tussen de gemeente en de vereniging is eveneens helder (telkens voor één jaar).

9.2 Financieel

Het exploitatiegebied van bedrijvenpark Amstelwijck is bij besluit van de gemeenteraad d.d. 27 mei 2008 opgesplitst in 2 delen: het deel "ten noorden van de Kilweg" en het deel "ten zuiden van de Kilweg".

Het deel ten zuiden van de Kilweg is uitgewerkt in een nieuw stedenbouwkundig plan, op basis waarvan invulling is gegeven aan het bestemmingsplan. Het uitgeefbare ten noorden van de Kilweg zal aansluitend op het deel ten zuiden van de Kilweg als kantoor/bedrijf worden uitgegeven, maar is nog niet stedenbouwkundig uitgewerkt.

De grondexploitatie is dienovereenkomstig opgesplitst en vastgesteld.

De geactualiseerde grondexploitatie Amstelwijck betreft het deel ten zuiden van de Kilweg en is naar aanleiding van een geactualiseerd stedenbouwkundig plan en programma aangepast. Na verliesneming is voor dit deelgebied op netto contante waarde een sluitende exploitatie ontstaan. De kosten worden gedekt uit de grondopbrengst.

Het deel ten noorden van de Kilweg met kengetallen doorgerekend op basis van het bestemmingsplan. Voor het verwachte negatieve saldo voor dit deel van het plangebied is een voorziening getroffen binnen de gemeente.

Het bestemmingsplan gaat voor het gebied Dordtsche Hout, omgeving ziekenhuis c.a., omgeving kwekerij, sportcomplex, uit van de bestaande situatie.

Het bestemmingsplan voorziet alleen in nieuwe ontwikkelingen in het bedrijvenpark. Met de daar ontwikkelende marktpartijen is een samenwerkingsovereenkomst gesloten. Het opstellen van een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro is om deze redenen niet nodig en achterwege gelaten.

10 Resultaten overleg

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

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

De Kamer van Koophandel heeft bericht dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

De Provincie Zuid-Holland, de Vrom-Inspectie (namens de rijksinstanties) en de NV Nederlandse Gasunie hebben reacties ingediend.

Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

3.1 Reactie Provincie Zuid-Holland bij brief van 15 juli 2010

Regionale afstemming kantoorprogramma's

Amstelveen is een in de regio al jaren bekend gebied waar de vestiging van hoogwaardige werkgelegenheid met de nadruk op kantoren voorop staat. Dat gebied wordt genoemd in het regionaal kantoren programma.

Aan deze notitie is een memo gehecht waarin is ingegaan op het kantorenprogramma in Dordrecht (en de regio). Deze memo zal als bijlage aan het bestemmingsplan worden toegevoegd.

SER-ladder kantoren

Van belang is dat Amstelveen een bestaande kantoorlocatie is en dat het nu voorliggende bestemmingsplan vooral een actualisatie/herstructurering betreft. Zoals in de plantoelichting verwoord is de infra reeds jaren geleden aangelegd en is dat bij de nu aan de orde zijnde actualisatie/herstructurering een belangrijk gegeven geweest.

De in het geldende bestemmingsplan mogelijk gemaakte hoeveelheid bedrijven/kantoren bedraagt ca. 200.000 m².

In het nieuwe bestemmingsplan "Amstelveen-2010" is dit teruggebracht tot 70.000 m² kantoren en 35.000 m² bedrijven.

Voorts kan worden opgemerkt dat dit de enige locatie van enige omvang in Dordrecht is.

Voor leegstaande kantoren in het gebied Schil-west wordt concreet gewerkt aan andere functies.

In de plantoelichting zal een passage over de SER-ladder worden opgenomen.

Voorts wordt verwezen naar de eerder genoemde memo over het kantorenprogramma in Dordrecht.

Deze memo zal als bijlage aan het bestemmingsplan worden toegevoegd.

Externe Veiligheid

In de plantoelichting is in bijlage 2 een Notitie over externe veiligheid opgenomen. In die notitie worden enkele rapportages benoemd, o.a.

- analyse externe veiligheid N3, Arcadis, juni 2007
- analyse externe veiligheid spoor, Arcadis, juni 2007
- analyse externe veiligheid Amstelveen, Arcadis, juni 2007
- risico's wegtransport gevaarlijke stoffen N3, AVIV september 2003.

Deze rapporten zijn niet specifiek voor het bestemmingsplan gemaakt. Ze zijn beschikbaar en in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan geraadpleegd en worden daarom aangehaald. Deze rapportages zijn bij het project Amstelveen gedocumenteerd. Het is niet doenbaar deze rapporten en onderzoeken als bijlagen in de toelichting op het bestemmingsplan op te nemen. Het bestemmingsplan wordt daarmee onleesbaar. Uiteraard zijn deze rapporten op verzoek in te zien.

De hoge druk aardgasleiding ligt buiten het plangebied. Voor het overige wordt verwezen naar de reactie op de brief van de NV Nederlandse Gasunie.

Aan artikel 15, lid 2 zal onder h worden toegevoegd dat BEVI-inrichtingen niet zijn toegestaan.

De betreffende teksten over externe veiligheid zijn geactualiseerd. Zie ook opmerking naar aanleiding van reactie Vrom.

3.2 Reactie Vrom-Inspectie bij brief van 1 juni 2010

Mobiliteitseffecten

Amstelveen is een bestaand kantoren- en bedrijvenpark dat aansluit op de kruising N3, direct nabij de A16. In de huidige situatie is rekening gehouden met de verdere ontwikkeling van dit gebied waarbij is uitgegaan van een veel grotere oppervlakte aan kantoren en bedrijven dan thans het geval. Het spreekt voor zich dat ook in de planvorming van een fly-over rekening is gehouden met de mobiliteit van en naar Amstelveen. In de toelichting op het bestemmingsplan zal dit alsnog worden verwoord.

Beheersbelangen droog

Er is kennis genomen van de opmerking dat onderhoud van gemeentelijke sloten/waterpartijen niet mag plaatsvinden vanaf rijksgrond. Dit is echter geen onderwerp voor regeling in het bestemmingsplan.

Verkeersveiligheid

Er is kennis genomen van de opmerking dat reclameobjecten geen sterk afleidend effect mogen hebben. Het bestemmingsplan is niet het instrument dat zich bezighoudt met de inhoud van reclameboodschappen, de kleur van de reclames, weerkaatsing van zonlicht e.d. Om aandacht voor deze problematiek te vragen hebben we de bedoelde aspecten wel benoemd in de toelichting.

Aanpak leegstand kantoren

Zie hiervoor de opmerkingen op de reactie van de provincie bij het onderdeel SER-ladder kantoren.

AMvB Ruimte

Zie hiervoor de opmerkingen op de reactie van de provincie bij het onderdeel SER-ladder kantoren.

Externe veiligheid

De betreffende teksten over externe veiligheid zijn geactualiseerd.

Voor het plangebied is de risicosituatie als gevolg van de aanwezigheid van het spoor, A16 en N3 onderzocht en getoetst aan het toetsingskader externe veiligheid (als door de raad vastgesteld toetsingskader voor veiligheidssituaties). Uit dit onderzoek zijn de volgende conclusies naar voren gekomen:

- Het plan voldoet aan de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Voor zowel de A16 als de N3 is er sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het Groepsrisico (<0,1 maal OW). In relatie tot het spoor Kijfhoek-Lage Zwaluwe wordt de oriëntatiewaarde voor het Groepsrisico benaderd (1 maal OW). Met de introductie van dit nieuwe planologische regime is rekening gehouden met externe veiligheid. Dit is gebeurd door het creëren van voldoende afstand tussen risicobronnen en ontvanger, het aanbrengen van voldoende vluchtwegen en het verbeteren van de toegankelijkheid van het gebied voor hulpverleningsdiensten.

- Doordat het bestemmingsplan Amstelveen-2010 ten opzichte van het bestemmingsplan uit 1994 uitgaat van een reductie met ca. 1200 personen, is er sprake van een verbetering van de veiligheidssituatie voor zover het het groepsrisico betreft.
- Ter verbetering van de veiligheidssituatie in de spoorzone loopt tot en met 2012 het project spoorzone. Met dit project wordt €15 miljoen geïnvesteerd in het verbeteren van de beheersbaarheid en zelfredzaamheid rondom het spoor in de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht.
- Het plan voldoet aan de randvoorwaarden die de structuurvisie Dordrecht 2020 op het gebied van externe veiligheid geeft (voor zowel het plaatsgebonden risico, het instellen van veiligheidszones, de hoogte van het groepsrisico als de op het bedrijventerrein toegelaten functies).
- Op basis van de door het Rijk op 4 juni 2010 in een bestuurlijk overleg aan de gemeente gepresenteerde gegevens over het basisnet spoor is het de verwachting dat op termijn het groepsrisico in het plangebied tot onder de oriëntatiewaarde zal dalen.

Gelet op het voorgaande is er nu en in de toekomst sprake van een acceptabele risicosituatie.

3.3 Reactie NV Nederlandse Gasunie bij brief van 17 mei 2010

In deze reactie wordt aandacht gevraagd voor het toekomstig extern veiligheidsbeleid van buisleidingen. Het gaat om een buiten het plangebied liggende gasleiding van 40 bar, die een invloedsgebied in het onderhavige bestemmingsplan heeft.

Zoals in de reactie wordt aangegeven ligt het plaatsgebonden risico op 0 m van de leiding.

Het groepsrisico kent een uiterste grens waarbinnen beïnvloeding van het groepsrisico mogelijk is (140 m vanaf de leiding) en een afstand waarbinnen de invloed van de leiding zodanig groot is dat toename van bebouwing en bewoning binnen deze afstand bijdraagt aan een verhoging van het groepsrisico.

Het bestemmingsplan voorziet binnen de genoemde maat van 140 m niet in nieuwe bebouwing of de mogelijkheid om gebruik te wijzigen.

De binnen deze grens opgenomen moskee en een deel van het terrein van het Albert Schweitzer ziekenhuis zijn vergund, dan wel aanwezig. Wijziging in woondoeleinden is niet toegestaan.

Bijlagen

BIJLAGE 1 Masterplan

(zie afzonderlijke bijlage).

BIJLAGE 2 Externe Veiligheid

A. EV-beleid algemeen

In of in de nabijheid van het plangebied bevinden zich de volgende risicobronnen:

- goederentransport over de randweg (N3);
- goederentransport over de spoorweg Dordrecht-Lage Zwaluwe;
- goederentransport over de A16.
- Gasleiding ten noorden van het plangebied

Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt voornamelijk plaats over de N3 en het spoor en slechts beperkt over de A16. Vervoer van gevaarlijke stoffen is risicovol, doordat bij ongevallen de kans bestaat dat gevaarlijke lading vrijkomt.

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor is een risiconorm vastgesteld. Een combinatie van verschillende aspecten bepaalt het risiconiveau van een transportroute:

- de omvang van de vervoersstroom bepaalt de kans op ongevallen met mogelijk effect op de omgeving;
- de soort gevaarlijke stoffen bepaalt de effecten op de omgeving;
- de veiligheid van de transportroute bepaalt de kans op ongevallen;
- het aantal mensen in de omgeving van de route bepaalt het mogelijk aantal dodelijke slachtoffers bij een ongeval.

Doel van het externe veiligheidsbeleid is om de kans op overlijden van mensen in de omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen, binnen aanvaardbare grenzen te houden.

Deze risicobenadering kent een tweetal begrippen om het risiconiveau weer te geven, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

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

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval op de transportroute of industriële risicobron waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Het groepsrisico is te beschouwen als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een incident. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare.

Hoe meer personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico kan worden weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de cumulatieve kansen per jaar op tenminste dat aantal slachtoffers.

Het groepsrisico is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico een oriënterende waarde.

Ter bepaling van de 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico en de hoogte van het groepsrisico zijn risicostudies uitgevoerd voor beide eerder genoemde risicobronnen.

B. Huidige situatie (juni 2009)

In het rapport “Analyse externe veiligheid N3 Zuid Holland Zuid” [ARCADIS in opdracht van de milieudienst Zuid Holland Zuid, Juni 2007] zijn de risico's van het wegtransport over het nabij het

plangebied gelegen deel van de N3 berekend op basis van de op dat moment gerealiseerde bebouwing in het bedrijvenpark Amstelwijck. In het rapport "Externe veiligheid Spoor" [ARCADIS in opdracht van de gemeente Dordrecht, Juni 2007] zijn de risico's van het spoortransport berekend op basis van de op dat moment gerealiseerde bebouwing in het bedrijvenpark Amstelwijck. De rapportage "analyse externe veiligheid Amstelwijck" [ARCADIS in opdracht van de gemeente Dordrecht, Juni 2007] en de rapportage "analyse externe veiligheid Smitsweg-Dordrecht" [ARCADIS in opdracht van de gemeente Dordrecht, Januari 2008] beschrijven de risico ontwikkeling in het plangebied, ten gevolge van zowel het spoor- als het wegtransport, na realisatie van de plannen in het bedrijvenpark Amstelwijck en het Smitsweggebied.

1. Uitgangspunten

a. N3

- *Transport intensiteit N3*

De jaarintensiteiten voor beladen bulktransporten op de N3 zijn weergegeven in tabel 1. Deze intensiteiten zijn in opdracht van het ministerie van V&W in de loop van 2006 bepaald.

Hoofdcategorie	Stof cat	Voorbeeldstof	Totaal
Brandbaar gas	GF1	Ethyleenoxide	359
	GF2	Butaan	933
	GF3	Propaan	6174
	GT3	Zwavel dioxide	279
Brandbare vloeistof	LF1	Heptaan	3338
	LF2	Pentaaan	3092
Toxische vloeistof	LT1	Acrylnitril	181
	LT2	Propylamine	218

Tabel 1 Transportcijfers N3 (2006)

Aan de hand van de gegevens van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer zijn de exacte percentages voor de verdeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de tijd berekend. Het percentage vervoer van gevaarlijke stoffen overdag is 73,1 procent (26,9 procent in de nacht) en 95,1 procent vindt plaats door de week (4,9 procent in het weekend). Deze gegevens zijn in de RBMII-berekeningen meegenomen.

- *Uitstromingsfrequentie N3 (ongevalfrequenties)*

De risico's van het transport van gevaarlijke goederen zijn afhankelijk van de kans op een ongeval. In september 2003 is voor de gemeente Dordrecht onderzoek gedaan naar de locatiespecifieke ongevalfrequentie van gevaarlijke stoffen op de N3 [Risico's wegtransport gevaarlijke stoffen N3, AVIV september 2003]. Uit deze studie volgde dat de ongevalfrequentie op de N3 50% hoger ligt dan de gemiddelde ongevalfrequentie voor autosnelwegen. De gemiddelde ongevalfrequentie voor autosnelwegen ligt op $8,3 \cdot 10^{-8}$ 1/vtgkm. Voor de N3 ligt deze op $1,24 \cdot 10^{-7}$ 1/vtgkm. Voor de risicoberekeningen voor dit bestemmingsplan is gebruik gemaakt van deze laatste locatiespecifieke ongevalfrequentie. Ter referentie zijn de berekeningen ook uitgevoerd met de gemiddelde ongevalfrequentie voor autosnelwegen. Deze ongevalfrequentie is gebaseerd op landelijke gemiddelden en is landelijk geaccepteerd voor de beoordeling van risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

b. spoorweg Dordrecht Lage Zwaluwe

De door PRORAIL opgegeven transportintensiteiten op het spoor voor het jaar 2007 zijn weergegeven in tabel 2

stofcategorie	Beschrijving	Totaal
A	Brandbare gassen	13150
B2	Giftige gassen	2050
B3	Zeer giftige gassen	0

C3	Zeer brandbare vloeistoffen	16100
D3	Toxische vloeistoffen	3550
D4	Zeer toxische vloeistoffen	1300

Tabel 2 Transportcijfers spoor (2007)

c. A16

De jaarintensiteiten voor beladen bulktransporten op de A16 zijn weergegeven in tabel 3. Deze intensiteiten zijn in opdracht van het ministerie van V&W in de loop van 2006 bepaald.

Hoofdcategorie	Stof cat	Voorbeeldstof	Totaal
Brandbaar gas	GF1	Ethyleenoxide	35
	GF2	Butaan	35
	GF3	Propaan	142
	GT3	Zwavel dioxide	10
Brandbare vloeistof	LF1	Heptaan	18202
	LF2	Pentaaan	34637
Toxische vloeistof	LT1	Acrylnitril	1401
	LT2	Propylamine	2719

Tabel 3 Transportcijfers A16 (2006)

d. Personen dichtheden huidige situatie

Het huidige bestemmingsplan Amstelveen uit 1994 is gebaseerd op een te realiseren kantoren programma van 200.000 m² bvo. Bij een personendichtheid van 1 per 25 meter bvo resulteert dit in de aanwezigheid van ca. 8000 personen in het bedrijventerrein. Het Smitswegterrein is momenteel niet bebouwd.

2. Berekeningsresultaten

• N3

• *Plaatsgebonden risico N3*

De ligging van de 10⁻⁶ contour wordt voornamelijk bepaald door het transport van brandbare gassen. Een belangrijke transportstroom brandbare gassen tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen vindt plaats over de weg. Omdat de Drechtunnel niet toegankelijk is voor brandbare gassen vindt dit transport plaats via de route gevaarlijke stoffen (A15 - N3). De huidige transport- intensiteit in combinatie met een verhoogde uitstromingfrequentie leidt tot een PR-contour van 38 meter aan beide zijden van de N3.

a. *Groepsrisico N3*

De feitelijke bevolkingsdichtheid in combinatie met de huidige transportintensiteiten en verhoogde ongevalfrequentie leidt niet tot een benadering van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico (<0,1 maal de OW). Dit wordt veroorzaakt doordat het gebied grotendeels niet in gebruik is. Binnen het invloedsgebied van de N3 zijn nog niet alle planologische mogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan biedt benut.

• Spoor

Omdat de transportintensiteiten in 2007 slechts in geringe mate afwijken van de prognoses voor het jaar 2020 zoals die in 2007 in het kader van het project Basisnet transport gevaarlijke stoffen zijn gepubliceerd is deze laatste prognose als uitgangspunt genomen voor de huidige ligging van de 10⁻⁶ contour en de hoogte van het groepsrisico.

• *Plaatsgebonden risico Spoor*

De huidige transport- intensiteit leidt tot een PR-contour van 14 meter aan beide zijden van de het spoor.

b. Groepsrisico spoor

De bevolkingsdichtheid op basis van het bestemmingsplan uit 1994 combinatie met de geprognosticeerde transportintensiteiten leidt in kilometervak 5 tot een kleine overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Dit wordt veroorzaakt doordat het gebied, overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan, verondersteld is volledig in gebruik te zijn. In kilometervak 4 wordt de oriëntatiewaarde niet overschreden.

De planologische mogelijkheden die vigerende bestemmingsplan biedt zijn echter niet benut. De feitelijke bebouwingssituatie leidt er toe dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden.

c. A16

In 2009 heeft het ministerie van V&W de rapportage "voorstel Basisnet weg" uit gebracht. Dit voorstel omvat een inventarisatie van de risico's op het landelijke snelwegennet. Op basis van de telcijfers 2006 is bepaald dat er op het wegvak Drechtunnel - Kruispunt N3 geen 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico wordt berekend. Ook het optredende groepsrisico is onderzocht voor het betreffende wegvak. Voor het Gr wordt een waarde kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde gevonden.

C. BESTEMMINGSPLAN AMSTELWIJCK-2010.

Uitgangspunt voor het nieuwe plan is het Masterplan Dordrecht Amstelveen 2007. Dit plan speelt in op de huidige wet- en regelgeving voor externe veiligheid zoals het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) als de Circulaire risiconormering transport gevaarlijke stoffen. Daarnaast zal het plan anticiperen op de komst van het Basisnet transport gevaarlijke stoffen.

1. Uitgangspunten (juni 2009)

a. N3

• *Transport intensiteit N3*

Deze intensiteiten zijn tot stand komen naar aanleiding van de werkhypothese uit het van het Basisnet transport gevaarlijke stoffen de ontwikkeling van het transport gevaarlijke stoffen plaatsvindt overeenkomstig het economisch scenario global economie. Voor het jaar 2020 leidt dit tot de jaarintensiteiten voor beladen bulktransporten zoals die zijn weergegeven in tabel 4.

Hoofdcategorie	Stof cat	Voorbeeldstof	Totaal
Brandbaar gas	GF1	Ethyleenoxide	520
	GF2	Butaan	1355
	GF3	Propan	6174
	GT3	Zwavel dioxide	299
Brandbare vloeistof	LF1	Heptaan	3837
	LF2	Pentaan	3554
Toxische vloeistof	LT1	Acrylnitril	262
	LT2	Propylamine	316

Tabel 4 Transportcijfers N3 (2020)

• *Uitstromingsfrequentie N3 (ongevalfrequenties)*

Uitgangspunt voor de risicoanalyse is net als voor 2006 dat er op de N3 sprake is van een verhoogde uitstromingsfrequentie.

b. Spoorweg Dordrecht Lage Zwaluwe

In het kader van het basisnet transport gevaarlijke stoffen zijn er in 2007 beleidsvrije prognoses uitgebracht. Voor het traject Dordrecht Lage Zwaluwe zijn de transportintensiteiten weergegeven in tabel 5

stofcategorie	Beschrijving	Totaal
A	Brandbare gassen	13780
B2	Giftige gassen	10620
B3	Zeer giftige gassen	--
C3	Zeer brandbare vloeistoffen	18840
D3	Toxische vloeistoffen	7210
D4	Zeer toxische vloeistoffen	1440

Tabel 5 Transportcijfers spoor (beleidsvrije prognose 2007)

c. A16

De jaarintensiteiten voor beladen bulktransporten op de A16 zijn voor het prognosejaar 2020 weergegeven in tabel 6. Deze intensiteiten zijn tot stand komen naar aanleiding van de werkhypothese uit het van het Basisnet transport gevaarlijke stoffen de ontwikkeling van het transport gevaarlijke stoffen plaatsvindt overeenkomstig het economisch scenario global economie. Voor het 2020 leidt dit tot de jaarintensiteiten voor beladen bulktransporten zoals die zijn weergegeven in tabel 6.

Hoofdcategorie	Stof cat	Voorbeeldstof	Totaal
Brandbaar gas	GF1	Ethyleenoxide	50
	GF2	Butaan	50
	GF3	Propaan	142
	GT3	Zwaveldioxide	11
Brandbare vloeistof	LF1	Heptaan	20932
	LF2	Pentaaan	39833
Toxische vloeistof	LT1	Acrylnitril	2032
	LT2	Propylamine	3942

Tabel 6 Transportcijfers A16 (basisnet prognose)

d. Personen dichtheden toekomstige situatie

Op basis van het 'masterplan "Dordrecht Amstelwijck (December 2007) is er sprake van een reductie van kantorenprogramma tot 70.000 m2 bvo. Bij een personendichtheid van 1 per 25 meter bvo kantoor resulteert dit in de aanwezigheid van ca. 2800 personen in het kantoorgedeelte van het bedrijvenpark. Verder voorziet het masterplan in de realisatie van 50.000 m2 bedrijfsruimten. Bij een personendichtheid van 1 per 50 meter bvo bedrijfsruimte resulteert dit in de aanwezigheid van ca. 1000 personen in het bedrijvengedeelte van het park. Ten opzichte van de vigerende planologische situatie is er sprake van een reductie van 1200 personen in het plangebied.

Aan de overzijde van de N3 wordt een nieuwe woonwijk gerealiseerd met 650 nieuwe woningen, het Smitswegterrein. Het in opdracht van AM wonen ontwikkelde masterplan houdt rekening met de aanwezigheid van de risicobronnen N3 en spoor door deze te zoneren. De eerstelijns bebouwing wordt op ca. 110 meter van beide transportassen gesitueerd.

- Hogedrukaardgasleiding

Net buiten het plangebied (ten noorden van de Laan van Londen) oost-westelijke richting een hogedrukaardgasleiding van de NV Nederlandse Gasunie.

De kenmerken van deze leiding zijn als volgt:

Naam leiding	Diameter (inch)	Druk (bar)
W-524-01-KR	12	40

2. Berekeningsresultaten

a. N3

- *Plaatsgebonden risico N3*

De ligging van de 10^{-6} contour wordt voornamelijk bepaald door het transport van brandbare gassen. Een belangrijke transportstroom brandbare gassen tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen vindt plaats over de weg. Omdat de Drechtunnel niet toegankelijk is voor brandbare gassen vindt dit transport plaats via de route gevaarlijke stoffen (A15 - N3). De toekomstige transport-intensiteit in combinatie met een verhoogde uitstromingfrequentie leidt tot een PR-contour van 42 meter aan beide zijden van de N3.

- *Groepsrisico N3*

De op basis de beide bestemmingsplannen te verwachten toekomstige bevolkingsdichtheid in combinatie met de toekomstige transportintensiteiten en verhoogde ongevalfrequentie leidt niet tot een benadering van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. (minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde) Dit wordt veroorzaakt beide plannen in ruime mate afstand houden tot de N3. De eerstelijns bebouwing zowel Amstelveen als het Smitsweggebied wordt op ca. 110 meter van uit het hart van de N3 gesitueerd.

b. Spoorweg Dordrecht Lage-Zwaluwe

- *Plaatsgebonden risico Spoor*

Op basis van de intensiteiten uit de beleidsvrije prognose voor 2020 wordt een PR-contour van 14 meter aan beide zijden van de het spoor berekend. De eerstelijns bebouwing is op 50 meter uit het hart van het spoor gesitueerd zodat ruim wordt voldaan aan het criterium dat er geen (beperkt)kwetsbare bebouwing binnen de 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risico mag worden gesitueerd.

- *Groepsrisico spoor*

De op basis de in de bestemmingsplannen Amstelveen en Wilgenwende te verwachte toekomstige bevolkingsdichtheid in combinatie met de toekomstige transportintensiteiten leidt er toe dat het groepsrisico de oriëntatiewaarde raakt.

c. A16

In 2009 heeft het ministerie van V&W de rapportage "voorstel Basisnet weg" uit gebracht. Dit voorstel omvat een inventarisatie van de risico's op het landelijke snelwegennet. Op basis van de in het rapport gehanteerde prognosecijfers voor het jaar 2020, wegvak Drechtunnel - Kruispunt N3, een 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risico wordt berekend van 18 meter. De eerstelijns bebouwing is op 50 meter uit het hart van de A16 gesitueerd zodat wordt voldaan aan het criterium dat er geen (beperkt)kwetsbare bebouwing binnen de 10^{-6} contour voor et plaatsgebonden risico mag worden gesitueerd.

Ook het optredende groepsrisico is onderzocht voor het betreffende wegvak. Voor het Gr wordt een waarde kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde gevonden.

d. Hogedrukaardgasleiding

Voor een dergelijke leiding dient in alle situaties rekening gehouden te worden met een belemmeringenstrook van 5 meter aan weerszijde van de gasleiding waarbinnen een verbod tot het oprichten van bouwwerken zonder ontheffing geldt en waarbinnen een aanlegvergunningstelsel geldt voor werken en werkzaamheden.

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico is in het Register Risicosituaties gevaarlijke stoffen aangegeven dat de PR 10^{-6} contour voor deze leiding op nul meter van de leiding ligt. In dit register is tevens aangegeven dat met betrekking tot het groepsrisico rekening gehouden moet worden met een invloedsgebied van 140 meter aan weerszijde van de leiding. Binnen dit invloedsgebied is op de plankaart geen sprake van geplande nieuwbouw en/of

bestemmingswijzigingen. Het voorliggende plan heeft derhalve geen invloed op het heersende groepsrisico als gevolg van de aanwezigheid van de gasleiding.

3. Ontwikkelingen

In december 2009 zijn de definitieve resultaten van het basisnet weg gepubliceerd (Eindrapportage Basisnet weg hoofdrapport). Met de resultaten van dit rapport is de Circulaire vervoer gevaarlijke stoffen gewijzigd en per 1 januari 2010 in werking getreden

Bijlage 5 van de circulaire zijn zowel de te hanteren veiligheidszone als de vervoershoeveelheid brandbaar gas (GF3) benodigd voor het doen van groepsrisicoberekeningen voor het Rijkswegennet aangegeven.

Voor de A16 (tracé Afrit 21 Dordrecht- afrit 20 Dordrecht Randweg) dient rekening gehouden te worden met een veiligheidszone van 22 meter uit het hart van de snelweg en een maatgevend transporthoeveelheid brandbaar gas van 500 voertuigen. Voor de N3 (tracé Baanhoekweg- A16) bedraagt de veiligheidszone 47 meter en maatgevend transporthoeveelheid brandbaar gas van 9725 voertuigen. De eerstelijns bebouwing is op 110 meter uit het hart van de N3 en 67 meter uit het hart van de A16 gesitueerd zodat ruim wordt voldaan aan het criterium dat er geen (beperkt)kwetsbare bebouwing binnen de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico mag worden gesitueerd.

Ten opzichte van eerder gepresenteerde uitgangspunten is er sprake van een toename van het transport van brandbaar gas met een factor 1,5.

Het eindrapport basisnet weg omvat een inventarisatie van de risico's op het landelijke snelwegennet tot 2020 met een doorkijk naar 2040. In deze inventarisatie zijn zowel de vervoersontwikkelingen als de ruimtelijke ontwikkelingen waaronder die in Amstelveen (vigerend bestemmingsplan uit 1994) en het bestemmingsplan Smitsweg (project Wilgenwende), meegenomen. Voor zowel de A16 als de N3 wordt op basis van de maatgevende transport hoeveelheden brandbaar gas een waarde voor het Groepsrisico gevonden die kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Het bestemmingsplan Amstelveen-2010 gaat uit van een reductie van het aantal in het plangebied aanwezige personen waardoor de bijdrage aan het groepsrisico verder wordt gereduceerd.

Verder voorziet het project Basisnet transport gevaarlijke stoffen in het instellen van een zogenaamd plasbrand aandachtsgebied, een zone van 30 meter gemeten vanuit de rand van de infrastructuur waarbinnen de bouw van kwetsbare bestemmingen slechts in uitzonderlijke situaties mogelijk is. Het plan anticipeert hierop door de eerstelijns bebouwing op tussen 30 en 80 meter vanaf de rand van de aanwezige infrastructuur te situeren.

D. Toetsingskader Externe veiligheid

Op initiatief van de Brandweer Dordrecht is in 2002 gestart met het project "Veiligheidsstudie spoorzone Dordrecht Zwijndrecht" waarmee de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht op lokaal niveau een afweging willen kunnen maken tussen veiligheid in relatie met transport en economische ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit. De veiligheidsstudie is begin 2004 afgerond waarna het college van burgemeester en wethouders het toetsingskader als beleidsregel hebben vastgesteld. Het bestemmingsplan is ontwikkeld binnen de criteria uit dit toetsingskader.

Toepassing van dit toetsingskader geeft externe veiligheidsaspecten een expliciete plaats bij het 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.

Scenario's

- Scenario's weg

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 N3 zijn een viertal categorieën stoffen te onderscheiden die in grote hoeveelheden worden vervoerd: Brandbare vloeistoffen, Toxische vloeistoffen, Brandbare gassen en Toxische gassen.

Vanwege de aanwezigheid van een categorie I tunnel vindt er op de A16 slechts marginaal transport van brandbare gassen plaats. Daarom is hier sprake van een drietal categorieën stoffen die in grote hoeveelheden worden vervoerd: Brandbare vloeistoffen, Toxische vloeistoffen en Toxische gassen.

Mogelijke ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen die op de N3 ter hoogte van het plangebied plaats kunnen vinden en effecten hebben tot in het plangebied, zijn:

- Het exploderen van een tankwagen met brandbaar gas. Een dergelijke explosie wordt ook wel BLEVE genoemd.
- Hitte en druk belasting (N3 en A16)
 - Het exploderen van een tankwagen met brandbaar gas. (warme of koude BLEVE). Een warme BLEVE, letterlijk: Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion ontstaat als volgt. Door een externe bron (brand) wordt een vat of tank met een vloeistof (of een tot vloeistof gecomprimeerd gas) opgewarmd. De druk neemt toe doordat de vloeistof gaat koken. Door het aanstralen, verzwakt de tankwand. Het vat of de tank zal door deze toenemende druk en de verzwakte tankwand instantaan falen (snel openscheuren). De inhoud van de tank zal vervolgens explosief ontbranden.
- Bij een koude BLEVE bezwijkt de tank (instantaan) door een mechanische oorzaak, zoals het falen van het materiaal ('spontaan' scheuren van de tank) of een mechanische impact (een botsing, omvallen etc.). Vervolgens kan bij het openscheuren van de tank ontsteking van de inhoud van de tank plaatsvinden. Het effect is vergelijkbaar met de 'warme BLEVE' maar reikt minder ver. De reden hiervoor is de lagere druk in de tank vlak voor het openscheuren. Een koude BLEVE is niet te voorkomen.
- Een overdruk scenario als gevolg van het expanderen van een tot vloeistof verdicht brandbaargas

In de onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de verschillende effectafstanden die gelden bij een warme BLEVE en een overdrukscenario.

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

Bron: handleiding adviestaak regionale brandweren IPO 08 versie januari 2009

- Vrijkomen van een toxische wolk (N3 en A16)
Het vrijkomen van toxische stoffen, waardoor een toxische wolk ontstaat. De omvang bij dit scenario wordt bepaald door de hoeveelheid toxische damp die vrijkomt en de verspreiding van de dampwolk. De verspreiding van de dampwolk wordt mede bepaald door weersomstandigheden (windrichting en –snelheid, e.d.). Het effectgebied dat bij dit scenario optreedt, kan variëren van enkele honderden meters tot meerdere kilometers.
Ter illustratie is hieronder het scenario van een falende tankwagen met acrylnitril weergegeven:
Beschouwd scenario Verkeersongeval waarbij een tankwagen met een systeeminhoud van 23 ton met acryl(o)nitril betrokken is.

Scenario's en effectafstanden (vanaf de rand van de plas) bij een ongeval met acryl(o)nitril			
Meest geloofwaardig scenario		Worst case scenario	
Er ontstaat een lek van 15 mm in de tankwand, waardoor een vloeistofplas met toxische vloeistof ontstaat. Circa 1 ton vloeistof stroomt in 30 minuten uit en vormt een vloeistofplas van maximaal 100 m ² . De bronsterkte bedraagt 0,2 kg/s.		De tank bij dit scenario faalt catastrofaal. De vloeistof stroomt binnen 1 minuut uit en vormt een vloeistofplas van 1500 m ² , die vervolgens gedurende 1800 seconden (30 minuten) uitdamppt. Hierbij is een gemiddelde bronsterkte van 1,8 kg/s aangehouden.	
Kans	Groot (> 10 ⁻⁵)	Kans	Gemiddeld (10 ⁻⁵ tot 10 ⁻⁷)
Blootstellingsduur	30 minuten	Blootstellingsduur	30 min.
100% letaal (LC ₁₀₀) (11 g/m ³)	10 meter	100% letaal (LC ₁₀₀) (11 g/m ³)	30 meter
10% letaal (LC ₁₀) (960 mg/m ³)	40 meter	10% letaal (LC ₁₀) (960 mg/m ³)	130 meter
1% letaal (LC ₀₁) (430 mg/m ³)	60 meter	1% letaal (LC ₀₁) (430 mg/m ³)	200 meter
LBW: levensbedr. waarde (200 mg/m ³)	90 meter	LBW: levensbedreigende waarde (200 mg/m ³)	350 meter
AGW: alarmeringsgrenswaarde (50 mg/m ³)	200 meter	AGW: alarmeringsgrenswaarde (50 mg/m ³)	800 meter

- Plasbrand
Een plasbrand kan ontstaan door het vrijkomen van een brandbare vloeistof die door een ontstekingsbron tot ontbranding wordt gebracht. In de onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de verschillende effectafstanden die gelden voor een verkeersongeval waarbij een tankwagen met brandbare vloeistoffen is betrokken (tank inhoud 23 ton)

Meest geloofwaardig scenario		Worst case scenario	
Er ontstaat een 15 mm lek in de tankwand, waardoor een vloeistof naar buiten lekt. De ontwikkelingstijd van het scenario en de (kleine) hoeveelheid uitgestroomde vloeistof geven een scenario waarvan de effectafstanden niet relevant meer zijn voor de scenario analyse.		Er ontstaat een scheur van 20 à 30 cm in de tankwand, waardoor een vloeistofplas met brandbare vloeistof ontstaat. De vloeistof stroomt binnen 1 minuut uit en vormt een vloeistofplas van 1500 m ² , die vervolgens direct ontsteekt. De brand die volgt is kort en hevig en veroorzaakt binnen het invloedsgebied secundaire branden. De hitte die bij deze brand ontstaat kan aanzienlijk zijn.	
Kans	(10 ⁻⁸ / voertuig/km) ²⁸	Kans	(10 ⁻⁸ / voertuig/km) ²⁸
		Brandduur	5 minuten
		100% letaal (35 kW/m ²)	35 meter
		10% letaal (23 kW/m ²)	45 meter
		1% letaal (12,5 kW/m ²)	60 meter
		1 ^e gr.brandw. (5 kW/m ²)	80 meter

Bron: handleiding adviestaak regionale brandweren IPO 08 versie januari 2009

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

- Scenario's spoor

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 het spoor zijn een viertal categorieën stoffen te onderscheiden die in grote hoeveelheden worden vervoerd: Brandbare vloeistoffen, Toxische vloeistoffen, Brandbare gassen en Toxische gassen.

Mogelijke ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen die effecten hebben tot in het plangebied, zijn:

- Het exploderen van een tankwagen met brandbaar gas. Een dergelijke explosie wordt ook wel BLEVE genoemd.

Een warme BLEVE, letterlijk: Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion ontstaat als volgt. Door een externe bron (brand) wordt een vat of tank met een vloeistof (of een tot vloeistof gecomprimeerd gas) opgewarmd. De druk neemt toe doordat de vloeistof gaat koken. Door het aanstralen, verzwakt de tankwand. Het vat of de tank zal door deze toenemende druk en de verzwakte tankwand instantaan falen (snel openscheuren). De inhoud van de tank zal vervolgens explosief ontbranden.

Bij een koude BLEVE bezwijkt de tank (instantaan) door een mechanische oorzaak, zoals het falen van het materiaal ('spontaan' scheuren van de tank) of een mechanische impact (een botsing, omvallen etc.). Vervolgens kan bij het openscheuren van de tank ontsteking van de inhoud van de tank plaatsvinden. Het effect is vergelijkbaar met de 'warme BLEVE' maar reikt minder ver. De reden hiervoor is de lagere druk in de tank vlak voor het openscheuren. Een koude BLEVE is niet te voorkomen.

Het is afhankelijk van de inhoud van de tank wanneer en met welk effect de explosie plaatsvindt. Bij een geheel gevulde tank zal het aanzienlijk langer duren voordat de inhoud van de tank dusdanig is opgewarmd dat een BLEVE ontstaat.

In de onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de verschillende effectafstanden die gelden bij een warme en een koude BLEVE. In deze tabel worden de effectafstanden weergegeven die gelden bij het vervoer van brandbare stoffen over het spoor.

Scenario's en effectafstanden (vanaf de ketelwagon) bij een ongeval met LPG			
Meest geloofwaardig scenario		Worst case scenario	
De tankwagen scheurt bij dit scenario, waardoor het vloeistof verdichte gas expandeert en een overdrukscenario veroorzaakt.		De spoorketelwagon wordt aangestraald, waardoor de tank wordt verwarmd, de integriteit van de tankwand-constructie het begeeft en een <u>warme BLEVE</u> ontstaat. Door de aanwezigheid van vuur / brand / hitte zal de brandbare vloeistof ontsteken en een grote vuurbal met grote hittestraling tot gevolg hebben, met uitstraling naar de omgeving. Personen binnen de stralingscontouren, worden circa 16 seconden blootgesteld	
Kans	Groot ($> 10^{-5}$)	Kans	Gemiddeld 10^{-7} wagon/jaar
Blootstellingsduur	Kort	Blootstellingsduur	16 seconden
100% letaal (0,3 bar)	40 meter	100% letaal (43 kW/m ²)	140 meter
		10% letaal (30 kW/m ²)	220 meter
1% letaal (0,1 bar)	85 meter	1% letaal (17 kW/m ²)	330 meter
Glasbreuk (0,03 bar)	250 meter	1 ^e gr.brandw. (7 kW/m ²)	600 meter
Uitgangspunten: • omgevingstemperatuur: 10°C • stabiliteitsklasse: D5 • De in de tabel gehanteerde uitgangspunten komen overeen met de invoerparameters voor de slachtofferberekeningsmethode.			

Bron: handleiding adviestaak regionale brandweren IPO 08 versie januari 2009

Uit bovenstaande tabel wordt weergegeven dat in het geval van het worst case scenario, een warme BLEVE, alle personen die zich binnen een straal van 140 meter van het incident bevinden, komen te overlijden.

- **Vrijkomen van een toxische wolk**
 Het vrijkomen van toxische stoffen, waardoor een toxische wolk ontstaat. De omvang bij dit scenario wordt bepaald door de hoeveelheid toxische damp die vrijkomt en de verspreiding van de dampwolk. De verspreiding van de dampwolk wordt mede bepaald door weersomstandigheden (windrichting en –snelheid, e.d.). Het effectgebied dat bij dit scenario optreedt, kan variëren van enkele honderden meters tot meerdere kilometers.
 Ter illustratie worden hieronder de verschillende effectafstanden weergegeven die optreden bij een incident met een spoorketelwagon, gevuld met 48 ton ammoniak.

Scenario's en effectafstanden (vanaf de rand van de plas) bij een ongeval met ammoniak			
Meest geloofwaardig scenario		Worst case scenario	
Er ontstaat een lek van 15 mm in de tankwand, waardoor het vloeistof verdichte gas kan uittreden. De bronsterkte bedraagt 3 kg/s continu.		De spoorketelwagon faalt catastrofaal. 57% van de vloeistof (27,4 ton) flasht af, de rest van de vloeistof stroomt uit en kookt koud in korte tijd.	
Kans	Groot ($> 10^{-5}$)	Kans	Gemiddeld (10^{-5} tot 10^{-7})
Blootstellingduur	30 minuten	Blootstellingduur	direct (200 s)
100% letaal (LC ₁₀₀) (17 g/m ³)	40 meter	100% letaal (LC ₁₀₀) (17 g/m ³)	400 meter
10% letaal (LC ₁₀) (2,9 g/m ³)	90 meter	10% letaal (LC ₁₀) (2,9 g/m ³)	950 meter
1% letaal (LC ₀₁) (1,7 g/m ³)	120 meter	1% letaal (LC ₀₁) (1,7 g/m ³)	1250 meter

LBW: levensbedreigende waarde (500 mg/m ³)	250 meter	LBW: levensbedreigende waarde	Niet relevant
AGW: alarmeringsgrenswaarde (100 mg/m ³)	700 meter	AGW: alarmeringsgrenswaarde	Niet relevant
Uitgangspunten: • omgevingstemperatuur: 10°C • stabiliteitsklasse: D5			

Bron: handleiding adviestaak regionale brandweren IPO 08 versie januari 2009

- Plasbrand

Een plasbrand kan ontstaan door het vrijkomen van een brandbare vloeistof die door een ontstekingsbron tot ontbranding wordt gebracht. Bij een ongeval met een ketelwagon met een inhoud van 48 ton hexaan kan een plasgrootte ontstaan van ongeveer 750 vierkante meter, in het geval van instantane uitstroming.

In onderstaande tabel wordt inzicht gegeven in de verschillende effectafstanden die optreden bij dit scenario.

Scenario's en effectafstanden (vanaf de ketelwagen) bij een ongeval met hexaan		
Meest geloofwaardig scenario	Worst case scenario	
Er ontstaat een 15 mm lek in de tankwand, waardoor een vloeistof naar buiten lekt. De ontwikkelingstijd van het scenario en de (kleine) hoeveelheid uitgestroomde vloeistof geven een scenario waarvan de effectafstanden niet relevant meer zijn voor de scenario analyse.	De tankwand van de spoorketelwagon scheurt, de inhoud komt vrij en er ontstaat vrijwel direct een snelle hevige brand. De vloeistof zal door de hoge afbrandsnelheid binnen 2 à 3 minuten opgebrand zijn. Het scenario is doorgerekend met een plasoppervlak van 750 m ²	
	Kans	Gemiddeld (10 ⁻⁵ tot 10 ⁻⁷)
	Blootstellingsduur	2 à 3 minuten
	100% letaal (35 kW/m ²)	25 meter
	10% letaal (23 kW/m ²)	35 meter
	1% letaal (12,5 kW/m ²)	45 meter
	1 ^e gr.brandw. (5 kW/m ²)	60 meter
Uitgangspunten: • omgevingstemperatuur: 10°C • stabiliteitsklasse: D5		

Bron: handleiding adviestaak Regionale Brandweren IPO 08 versie januari 2009

De eerstelijns bebouwing bevindt zich op 50 meter uit het hart van de spoorbaan en daarmee buiten de zone 1% I ethaal. Hiermee wordt tevens voldaan aan de uitgangspunten uit het concept basisnet spoor dat voor dit tracé een zogenaamd plasbrand aandachtsgebied definieert.

- Ongevallenscenario's met bijtende stoffen zijn door hun lokale effecten niet relevant.
- Scenario's Hogedruk aardgasleiding (12 inch, 40 bar)

Incident met hogedruk aardgasleiding (Flare)		
Meest geloofwaardig scenario	Worst case scenario	
Er ontstaat een lek van 15 mm in de buisleiding waardoor het gas kan uittreden. De gemiddelde bronsterkte is afhankelijk van de leiding diameter en de druk	Guillotinebreuk, het gas ontsteekt en er treedt een flashfire op gevold door een flare	
kans	groot	Gemiddeld

ontwikkeltijd	Kort Variabel	ontwikkeltijd	Kort
Blootstellingduur	20 sec.	Blootstellingsduur	20 sec
Effectafstand			
1% letaal (12,5 kW/m ²)	10 meter	1% letaal (12,5 kW/m ²)	110 meter
Uitgangspunten: • Verticale jet • omgevingstemperatuur: 10°C • stabiliteitsklasse: D5			

Bron: handleiding adviestaak Regionale Brandweren IPO 08 versie januari 2009

- **Zelfredzaamheid**

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

Uitgangspunt voor dit nieuwe plan is het nieuwe masterplan inclusief de ontwikkeling van de Smitsweglocatie. Het bestemmingsplan Amstelveen voorziet in de realisatie van een kantoren en bedrijvenlocatie. Het plan borduurt voort op het bestemmingsplan uit 1994 met dien verstande dat zoals eerder beschreven sprake is van een reductie van het aantal in het plangebied aanwezige personen met ca 1200 personen.

Binnen 110 meter, 60 meter en 50 meter vanaf het hart van respectievelijk de N3, A16 en het spoor zijn, overeenkomstig het masterplan, geen functies zoals bedrijfsdoeleinden en kantoren voorzien. In de hierop volgende zone worden zowel kantoor als bedrijfsfuncties ontwikkeld. Deze functies kunnen, op grond van het Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen worden gekenmerkt als beperkt kwetsbaar voor zover dit bedrijven betreft met een bijbehorend kantooroppervlak kleiner dan 1500 m². Zelfstandige kantoren, hotels en bedrijfsgebouwen met een bijbehorend kantooroppervlak groter dan 1500 m² zijn te kenmerken als kwetsbaar. In het bestemmingsplan Amstelveen is sprake van zowel kwetsbare als beperkt kwetsbare bestemmingen. De in het plangebied aanwezige personen zijn te beschouwen als voldoende zelfredzaam.

Het enige object waar zich personen bevinden die verminderd zelfredzaam zijn is het ziekenhuis, 650 meter ten westen van de N3 en het spoor. Dit is ruim buiten de zone 1% letaal als gevolg van een BLEVE.

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

Een BLEVE met een volle tankwagen geeft tot een afstand van ongeveer 230 meter (330 meter bij een spoorketelwagon) dodelijke slachtoffers (1% letaliteit). Vanaf 90 meter tot ongeveer 400 meter (140-600 meter bij een spoorketelwagon) zullen de effecten van de BLEVE gewonden veroorzaken. Deze zone is het potentiële werkterrein van de hulpdiensten. In deze zone zorgen maatregelen ter bevordering van de zelfredzaamheid voor een daling van het aantal slachtoffers. De meest effectieve maatregel in het kader van zelfredzaamheid is vluchten uit het onveilige gebied. Echter, het tijdsverloop vanaf het ontstaan tot het plaatsvinden van een BLEVE is relatief kort en afhankelijk van verschillende factoren (vullingsgraad, buitentemperatuur, moment van inzet brandweer). Evacueren van het effectgebied is geen realistische mogelijkheid.

Scenario's met een toxische belasting kennen een effectgebied dat ruim groter is dan het beschouwde plangebied. De mogelijkheden tot zelfredzaamheid binnen dit scenario zijn beperkt. Binnenshuis geniet men over het algemeen de beste bescherming. Zelfredzaamheid is dan ook het best gediend bij een tijdige waarschuwing en een juiste instructie over hoe te handelen bij calamiteiten. Op gebouwniveau is het noodzakelijk aanvullende maatregelen te treffen. Hierbij valt te denken aan aanpassingen in de meestal aanwezige mechanische ventilatie.

Een flashfire als gevolg van een lek of guillotinebreuk in de hogedrukaardgasleiding geeft op een afstand tussen de 10 en de 110 meter dodelijke slachtoffers (1% letaliteit). De aanwezige bebouwing ligt buiten de 1% letaliteit van het meest waarschijnlijke scenario (flash fire als gevolg van een lekke leiding) maar binnen het worstcase scenario.

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

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

- De vluchtwegen in het plan zijn van de verschillende bronnen af gericht.
- De bouwvlakken zoals aangegeven op de plankaart zijn op ca 100 meter uit de rand van de N3 gesitueerd waardoor deze buiten:
 - de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico zijn gesitueerd;
 - het effectgebied van een plasbrand zijn gelegen;
 - de 100% letaliteitgrens van de warme BLEVE zijn gelegen;
 - de 1% letaliteitgrens van het overdrukscenario als (meest geloofwaardige scenario met brandbare gassen) is gesitueerd.
- De aan het spoor gelegen bouwvlakken zijn op ca 50 meter uit de rand van het spoor gesitueerd waardoor deze buiten:
 - de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico zijn gesitueerd;
 - het effectgebied van een plasbrand zijn gelegen;
 - de 100% letaliteitgrens van het meest geloofwaardige scenario (overdruk scenario) als gevolg van een incident met brandbare gassen zijn gelegen;
 - de 100% letaliteitgrens van het meest geloofwaardige scenario als gevolg van een incident met ammoniak zijn gelegen;
- De bouwvlakken zoals aangegeven op de plankaart zijn op ca 50 meter uit de rand van de A16 gesitueerd waardoor deze buiten:
 - de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico zijn gesitueerd;
 - het effectgebied van een plasbrand zijn gelegen;
 - de 100% letaliteitgrens van het meest geloofwaardige scenario (overdruk scenario) als gevolg van een incident met brandbare gassen zijn gelegen;
- De bouwvlakken zoals aangegeven op de plankaart zijn op ca 10 meter uit de rand van de hogedruk aardgasleiding gesitueerd waardoor deze buiten:
 - de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico zijn gesitueerd
 - de 1% letaliteitsgrens van flare als gevolg van een lek zijn gelegen

Overige Maatregelen ter verbetering van de zelfredzaamheid in het gebied

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

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

Verder adviseert de brandweer voor de gebruikers van dit gebied risicocommunicatie te ontwikkelen.

- ***Beheersbaarheid***

Beheersbaarheid richt zich op de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten in hoeverre zij in staat zijn hun taken goed uit te kunnen voeren en daarmee verdere escalatie van een incident kunnen voorkomen.

Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/ adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen, maar ook de brandweezorgnorm wordt hier onder geschaard.

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

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

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

- De locatie is goed bereikbaar voor hulpdiensten en op een drietal wijze ontsloten (laan van Londen, Laan van Kopenhagen, oprit N3). Hulpverleningsdiensten zijn hierdoor in staat om snel via een veilige naderingsroute het incident te benaderen.
- De bouwvlakken zijn op ca 100 meter uit de rand van de N3 en 50 meter uit de rand van de A16 gesitueerd waardoor deze buiten het effectgebied van een de plasbrand zijn gelegen;
- De aan het spoor gelegen bouwvlakken zijn op ca 50 meter uit de rand van het spoor gesitueerd waardoor deze buiten het effectgebied van een plasbrand
- De bouwvlakken zoals aangegeven op de plankaart zijn op ca 10 meter uit de rand van de hogedruk aardgasleiding gesitueerd waardoor deze buiten:
 - de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico zijn gesitueerd
 - de 1% letaliteitsgrens van flare als gevolg van een lek zijn gelegen

Tevens loopt sinds 2005 het project spoorzone waar met behulp van een subsidie van het ministerie van VROM gewerkt wordt aan het treffen van maatregelen ten gunste van een verbeterde hulpverlening op en rond het spoor door Dordrecht en Zwijndrecht. Hiervoor worden tot 2012 een groot aantal maatregelen uitgevoerd. Op het vlak van beheersbaarheid zijn hierbij de volgende projecten noemenswaardig:

- Verbeteren bereikbaarheid/beheersbaarheid waarbinnen extra bluswatercapaciteit in de spoorzone wordt gerealiseerd.
- Aanschaf van een tweetal schuimblusvoertuigen (in dienst gesteld medio 2010)
- Uitbreiding hulpverleningspotentieel GHOR
- Aanschafbrandvrije schotten t.b.v. spoorloten
- Aanschaf hittebestendige camera's waarmee in voorkomende gevallen de brandweer vanaf afstand en door rook heen de vuurhaard in beeld kan brengen
- Aanschaf camera bewaking spoorzone waarmee de geïntegreerde meldcentrale na een melding van een incident direct beelden heeft van de locatie.
- De realisatie van een tweede brandweerpost op het Leerpark hetgeen de opkomsttijd van de brandweer reduceert.

In het plangebied is de primaire bluswatervoorziening voldoende.

- Resteffect

Het resteffect geeft een inschatting van het aantal doden, gewonden en materiële schade bij de representatieve scenario's, ondanks de getroffen maatregelen.

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

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

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

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

E. De CHAMP-Benadering

De Provincie Zuid- Holland heeft, om het begrip groepsrisico en de bijbehorende motivatieplicht (bij overschrijdingen van de oriënterende waarde) inhoud te geven de CHAMP-benadering ontwikkeld.

CHAMP is een acroniem voor: Communicatie, Horizon, Anticipatie, Motivatie en Preparatie. Eerder genoemde toetsingskader is een aanvulling op en in sommige gevallen een invulling van de CHAMP plicht.

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

Communicatie

In kader van het programma Externe veiligheid van de regio Zuid Holland Zuid wordt gewerkt aan een opzet voor een regionaal risico communicatieplan dat in 2010 beschikbaar is en dat de communicatie door burgers en andere gebruikers als voldoende wordt ervaren. Verder wordt er specifiek voor Dordrecht een communicatieplan opgezet.

Horizon

- **Basisnet**

In 2005 is het Rijk begonnen met de ontwikkeling van het basisnet gevaarlijke stoffen waarbij voor alle modaliteiten (water, weg en spoor) een zodanig transportnetwerk wordt gedefinieerd dat zowel de continuïteit van het transport als de veiligheid rondom het netwerk wordt gewaarborgd. Hiervoor worden zowel risicoplafonds als vervoercondities vastgelegd waaronder het transport van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van vervoersassen kunnen plaatsvinden. Het basisnet weg is uitgewerkt en op het instellen van een plasbrand aandachtsgebied na in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen opgenomen. Voor zowel de N3 als de A16 wordt een het instellen van een plasbrand aandachtsgebied voorzien. In het plan is hiermee rekening gehouden.

Het rijk werkt momenteel aan het tot stand komen van het basisnet spoor. Uitgangspunt voor het basisnet is het realiseren van een gebruiksruimte voor het vervoer uitgedrukt in een contour voor het plaatsgebonden risico. Op 27 mei 2010 heeft er een overleg plaatsgevonden tussen de gemeente Dordrecht en vertegenwoordigers van de ministeries van V&W en VROM. In dit gesprek zijn de uitkomsten voor Dordrecht van het basisnet spoor geschetst. De gebruiksruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is in ter plaatse van het bestemmingsplan Amstelwijk vastgesteld op 11 meter.

Voor het bepalen van de gebruiksruimte zijn een tweetal zaken als uitgangspunt genomen:

- De Betuweroute wordt maximaal mogelijk gebruikt. Dit heeft te gevolg dat de prognose voor 2020 als volgt wordt gewijzigd.

Gemeente Dordrecht	ProRail (2007)	Rijksontwerp Basisnet Spoor
	Marktverwachting 2020	Rekenmodel
WBV	0%	80%
Stofcategorie		o.b.v. BR max bestaand spoor
A	13780	16650
B2	10620	4760
B3	0	0
C3	18840	21870
D3	7210	6810
D4	2140	1990
Totaal	52590	52080

- 80% van het vervoer van LPG wordt BLEVE vrij gerealiseerd. Dit laatste geeft ten opzichte van de berekende situatie van 100% bont vervoer een verbetering in het groepsrisico. Hiermee komt een groepsrisiconiveau onder de oriëntatiewaarde ter plaatse van het bestemmingsplan Amstelwijk binnen bereik.

- **Ketenstudies**

In het kader van de "Ketenstudie LPG" is met de branche een convenant LPG-autogas afgesloten. Hierin is afgesproken dat de sector veiligheidsmaatregelen neemt, waaronder het aanbrengen van een hittewerende coating op alle LPG autogastankauto's. Het aanbrengen van een hittewerende coating levert de brandweer bij een ongeluk tijdswinst op (voor ontruimingsmaatregelen en brandweerinzet), waardoor zij meer mogelijkheden heeft om een warme BLEVE te voorkomen. Zowel

in de ketenstudie als in het consequentieonderzoek externe veiligheid vervoer is aangenomen dat door deze maatregel de BLEVE-frequentie tijdens het wegtransport op de open weg met 42.5% wordt gereduceerd. Voor deze schatting is aangenomen dat 85% van de warme BLEVE's worden voorkomen en dat op de open weg 50% van de BLEVE's warm zijn. De maatregel heeft geen ondersteuning in de ADR, dus kan alleen toegepast worden bij nationaal vervoer. De maatregel hittewerende coating wordt thans in opdracht van de LPG-sector geëvalueerd.

- **Aansluiting N3 - A16**

In het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) is de aanpassing van de aansluiting N3-A16 opgenomen. Naar verwachting wordt deze aansluiting in 2011 zodanig aangepast dat er sprake is van een conflictvrije oplossing waarbij het verkeer van de N3 doormiddel van een fly-over in kan voegen op de A16. Hiermee krijgt de N3 voor het tracé A16- Wantijbrug het karakter van een autosnelweg met bijbehorende uitstromingsfrequentie. Hierdoor komt de noodzaak om te rekenen met een hoge uitstromingsfrequentie op dit deel van de N3 te vervallen. Aanleg van deze fly-over zal dan ook resulteren in zowel een reductie van de hoogte van het groepsrisico als een kleinere 10-6 contour. Het basisnet weg gaat er dan ook van uit dat de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico voor dit tracé op 21 meter komt te liggen.

Anticipatie

Het toetsingskader externe veiligheid vormt een nadere uitwerking van dit toetsingsdeel. Korthedshalve wordt daarom verwezen naar de hierboven beschreven onderdelen beheersbaarheid en zelfredzaamheid van het toetsingskader externe veiligheid

Motivatie

In het plangebied is op dit moment sprake van een verouderd bestemmingsplan dat slechts beperkt rekening houdt met het aspect externe veiligheid. Dit plan maakt aan deze situatie een einde door het instellen van veiligheidszones zonerings en regeling van het grondgebruik in de nabijheid van transportassen. De regeling van het grondgebruik is zodanig dat de bevolkingsdichtheid ter plaatse van Amstelwijck binnen de uitgangspunten voor de groepsrisicoberekeningen van de veiligheidsanalyse blijft. Daarnaast wordt mede ingegeven door marktomstandigheden het programma in het gebied sterk gereduceerd waardoor ten opzichte van het vigerende plan er sprake is van een reductie van het in het plangebied aanwezige personen met ca. 1200.

De op de plankaart weergegeven zonering is zodanig dat in ruime mate wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico. Tevens wordt geanticipeerd op het instellen van plasbrandaandachtsgebieden voor zowel A16 als Spoor. Het bestemmingsplan voldoet ruim aan de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico blijft waar het gaat om snelwegen zowel in de oude als de nieuwe situatie ruim onder de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. De reductie van het programma resulteert, waar het gaat om spoorvervoer in een reductie van het groepsrisico. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, ten gevolge van de ontwikkeling van Amstelwijck en de Smitsweg locatie, wordt niet overschreden. In het plan wordt noodzakelijkerwijs rekening gehouden met het tot stand komen van het landelijke basisnet transport gevaarlijke stoffen. Dit om toekomstige saneringssituaties te voorkomen.

In de Structuurvisie Dordrecht 2020 is het bedrijventerrein Amstelwijck aangegeven als een "knooppunt aan de N3/ Kantorenlocatie" De structuurvisie geeft op basis van functie, gebruiksintensiteit, dichtheid en ligging in de stad leefmilieus gekarakteriseerd. Op basis van deze karakterisering zijn indicatief richtlijnen uitgewerkt. Het plangebied is in de structuurvisie aangeduid als een kantorenlocatie. Ten aanzien van het groepsrisico stelt de structuurvisie het volgende: Er wordt gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico met een maximum waarde van 1,5 maal de oriënterende waarde (richtwaarde bij overschrijdingen). Het plan voldoet aan dit streven.

Preparatie

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

F. Vestiging bedrijven

In het noordelijk deel van het plangebied is de bestemming bedrijventerrein op de plankaart aangegeven. Het zuidelijk deel van Amstelveen is bestemd als kantorenlocatie bestemd voor de vestiging van vooral kwetsbare bestemmingen.

Het op de plankaart aangegeven bedrijventerrein is niet gelegen aan een route gevaarlijke stoffen en kan alleen worden bereikt door het passeren van een groot aantal kwetsbare objecten.

In de structuurvisie Dordrecht 2020 (april 2009) is aangegeven dat op bedrijventerreinen die niet zijn gelegen aan een route gevaarlijke stoffen zich geen risicorelevante bedrijven mogen vestigen. In de regels bij dit bestemmingsplan is derhalve opgenomen dat vestiging van bedrijven die vallen onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen van vestiging zijn uitgesloten.

Conclusie. externe veiligheid

- Het plan voldoet aan de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Voor zowel de A16 als de N3 is er sprake van een onderschrijding van de orientatiewaarde voor het Groepsrisico (<0,1 maal OW). In relatie tot het spoor Kijfhoek-Lage Zwaluwe wordt de orientatiewaarde voor het Groepsrisico benaderd (1 maal OW). Met de introductie van dit nieuwe planologische regime is rekening gehouden met externe veiligheid. Dit is gebeurd door het creëren van voldoende afstand tussen risicobronnen en ontvanger, het aanbrengen van voldoende vlucht wegen en het verbeteren van de toegankelijkheid van het gebied voor hulpverleningsdiensten.
- Doordat het bestemmingsplan Amstelveen ten opzichte van het bestemmingsplan uit 1994 een reductie met ca. 1200 personen in het bestemmingsplan bewerkstelligd is er sprake van een verbetering van de veiligheidssituatie voor zover het groepsrisico betreft.
- Ter verbetering van de veiligheidssituatie in de spoorzone loopt tot en met 2012 het project spoorzone. Met dit project wordt €15 miljoen geïnvesteerd in het verbeteren van de beheersbaarheid en zelfredzaamheid rondom het spoor in de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht.
- Het plan voldoet aan de randvoorwaarden die de structuurvisie Dordrecht 2020 op het gebied van externe veiligheid geeft (voor zowel het plaatsgebonden risico, het instellen van veiligheidszones, de hoogte van het groepsrisico als de op het bedrijventerrein toegelaten functies).
- Op basis van de door het Rijk op 4 juni 2010 in een bestuurlijk overleg aan de gemeente gepresenteerde gegevens over het basisnet spoor is het de verwachting dat op termijn het groepsrisico in het plangebied tot onder de orientatiewaarde zal dalen.

GD 1 501516PZ 42

Zuid-Holland Zuid



KOPIE



BRANDWEER



MPGD12009070708130282

GD1 07.07.2009 0282

Aan het College van Burgemeester & Wethouders
van de gemeente Dordrecht
Postbus 8
3300 AA DORDRECHT

Oranjepark 13
Postbus 350
3300 AJ Dordrecht
Telefoon (078) 635 5355
Fax (078) 613 9702
info@dordrecht.nl
www.dordrecht.nl/brandweer/

Behandeld door M.D. Zonderop

Onderwerp Advisering voorontwerp-bestemmingsplan "Amstelwijck-2009" te Dordrecht

Datum 23 juni 2009

Ons kenmerk 2009/220/ldU

Geacht College,

Naar aanleiding van de ontvangst van het voorontwerp-bestemmingsplan "Amstelwijck-2009" e.o. op 15 mei 2009, treft u hierbij het advies aan van de Regionale Brandweer Zuid-Holland Zuid. Op basis van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) wordt het Bestuur van de Regionale Brandweer in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over het groepsrisico en de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

In het voorontwerp-bestemmingsplan zijn al meerdere aspecten ten aanzien van het verbeteren van de veiligheidssituatie verwoord. In deze brief treft u aanvullende maatregelen aan ter verbetering van de veiligheidssituatie, zoals verbetering van de zelfredzaamheid en beheersbaarheid.

Nabij het plangebied zijn verschillende risicobronnen die bij de ontwikkeling van het plangebied nauwkeurig meegewogen moeten worden. Bij een toename van het aantal gebruikers in het gebied zal een verantwoording van het groepsrisico plaats moeten vinden door het bevoegd gezag, in samenwerking met de gemeente Dordrecht. Dit advies geeft voorstellen om de veiligheidssituatie te optimaliseren. Het geeft geen antwoord op de vraag of het groepsrisico aanvaardbaar is.

Nabij het plangebied bevinden zich de volgende risicobronnen:

- Goederentransport over de Rondweg N3, de verbindingsweg tussen de A15 en A16, aangewezen als route gevaarlijke stoffen;
- Goederentransport over het spoor tussen Dordrecht en Lage Zwaluwe;
- Goederentransport over de A16.

Bovenstaande opsomming geeft weer dat het aspect externe veiligheid zorgvuldig meegewogen dient te worden in de ontwikkeling van het plangebied.

De aspecten die de veiligheidssituatie in meer of mindere mate verbeteren en die nu reeds opgenomen zijn in de beschrijving of in de regels van het voorontwerp-bestemmingplan zijn de volgende:

Ten aanzien van het vestigen van nieuwe bedrijven:

- Er wordt in het bestemmingsplan niets beschreven ten aanzien van het vestigen van nieuwe, risicovolle bedrijven. Van belang is dat risicovolle bedrijven worden uitgesloten die een risico opleveren voor de directe omgeving.

BRANDWEER



Ten aanzien van de N3:

- Het instellen van een veiligheidszone van 77 meter vanaf de N3 waar geen nieuwe kwetsbare objecten gerealiseerd kunnen worden. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn hier alleen in uitzonderingsgevallen toegestaan.

Aangezien de daadwerkelijke invulling van het basisnet spoor momenteel nog onduidelijk is, geldt ten aanzien van het spoor het volgende:

- Voor het plaatsgebonden risico, als het groepsrisico, geldt de beleidsvrije prognose 2007 als uitgangspunt voor de zonering. Hierbij dient wel een PAG (plasbrandaandachtsgebied) van 30 meter, vooruitlopend op de ontwikkelingen het Basisnet gehanteerd te worden. Binnen deze afstand dient rekening te worden gehouden met de effecten van een plasbrand.

Ten aanzien van de A16:

- Het hanteren van een PAG van 30 meter langs de A16. In het bestemmingsplan wordt een zone van 50 meter gehanteerd, dus hiermee wordt aan de toekomstige eis voldaan. Daarnaast wordt in het voorontwerp-bestemmingplan aangegeven, dat langs de A16 rekening wordt gehouden met een veiligheidszone van 110 meter.

Door het instellen van deze veiligheidszones en PAG'en wordt voorkomen dat zich kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten in de directe omgeving van de risicobron N3, het spoor en de A16 kunnen vestigen.

Ten aanzien van het aspect zelfredzaamheid wordt het volgende opgemerkt:

- In de bestaande situatie is de zelfredzaamheid voldoende. Het enige object waarin zich personen bevinden die verminderd zelfredzaam zijn, is het ziekenhuis. Dit object ligt op voldoende afstand van de verschillende risicobronnen. Verder is de dekking van de sirenes (Waarschuwings- en alarmeringssysteem) niet helemaal voldoende, maar met de komst van de nieuwe woonwijk ten zuiden van de N3, wordt er een nieuwe sirene bijgeplaatst. Dit zal gebeuren binnen vier à vijf jaar. Hierdoor zal in de toekomst de dekking voldoende zijn.

Ten aanzien van het aspect beheersbaarheid wordt het volgende opgemerkt:

- In het plangebied is de primaire bluswatervoorziening voldoende. Er zijn voldoende ondergrondse brandkranen.

Conclusies en aanbevelingen

Geconcludeerd kan worden dat in het voorontwerp-bestemmingsplan met veel aspecten inzake de externe veiligheid rekening is gehouden. Met name het instellen van de veiligheidszones en PAG'en met de daarin opgenomen beperkingen voor het vestigen van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten leidt tot een verbetering van de veiligheidssituatie.

Bij de ontwikkeling van het plangebied wordt aanbevolen met de volgende aandachtspunten ten aanzien van het aspect zelfredzaamheid rekening te houden:

- Bij de invulling van het plangebied een zodanig wegenplan realiseren dat de vluchtwegen zoveel mogelijk van de risicobronnen aflopen;
- Bij de bouw en vestiging van gebouwen zo min mogelijk glas aan de zijde van de risicobronnen realiseren. Dit geldt met name voor de N3 en het spoor;
- Bij de vestiging van gebouwen, deze zodanig ontwerpen, dat niet-verblijfsruimten, zoals opslagruimten, aan de zijde van de risicobron geplaatst worden;
- De te vestigen objecten zodanig ontwerpen, dat deze loodrecht ten opzichte van de risicobronnen worden geprojecteerd;
- Het toepassen van centraal afsluitbare ventilatiesystemen in de objecten, ter voorkoming van het binnendringen van toxische stoffen;
- Het ontwikkelen van risicocommunicatie voor de gebruikers van het gebied.

BRANDWEER



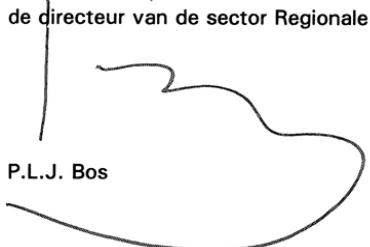
Bij de ontwikkeling van het plangebied wordt aanbevolen in een vroegtijdig stadium contact op te nemen met de Regionale Brandweer/ Brandweer Dordrecht ten aanzien van de bereikbaarheid en bluswatervoorziening.

Tenslotte wil de Regionale Brandweer graag betrokken blijven bij toekomstige ontwikkelingen in het plangebied.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw M. Zonderop of de heer J.N. Zondervan van het Bureau Expertise en Advies Brandweer van mijn dienst. Zij zijn bereikbaar onder telefoonnummer 078-6355355.

Het dagelijks bestuur van de Regio Zuid-Holland Zuid,
namens dezen,
de directeur van de sector Regionale Brandweer,

P.L.J. Bos



In afschrift aan:

- Afdeling Stadsontwikkeling
t.a.v. de heer J. Hoogwerf
Postbus 8
3300 AA DORDRECHT
- Commando Brandweezorg Dordrecht
t.a.v. de heer A. Slofstra
Postbus 350
3300 AJ DORDRECHT
- Milieudienst Zuid-Holland Zuid
t.a.v. de heer K. Dijkman
Postbus 550
3300 AN DORDRECHT

BIJLAGE 3 Kantorenprogramma

Aanleiding

In kader van het Overleg ex artikel 3.1.1 Bro omtrent het voorontwerp-bestemmingsplan Amstelveen 2010 hebben zowel de provincie Z-H als VROM een reactie gegeven op de omvang van het kantorenprogramma op het businesspark Amstelveen in relatie tot de huidige leegstandsproblematiek en de toekomstige vraag naar kantoren. VROM verzoekt daarbij om in overleg met de provincie Zuid-Holland de toevoeging van 70.000 m² kantoren op het businesspark te heroverwegen. De provincie Zuid-Holland stelt daarbij in haar ontwerpverordening als eis dat bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe kantoren met omvang van meer dan 1.000 m² vloeroppervlak per vesting in overeenstemming moeten zijn met een regionaal afgestemd kantorenprogramma.

Overigens blijkt uit navraag bij VROM dat de reactie met name bedoeld was om gemeenten bij nieuwe planontwikkeling expliciet aandacht te vragen voor de landelijke leegstandsproblematiek in relatie tot de (nog) forse planvoorraden binnen gemeenten, zonder daarmee een streep te willen zetten door het kantorenprogramma op het businesspark. Bovenstaande uitleg volstaat dan ook voor VROM om akkoord te kunnen gaan met het bestemmingsplan

In een ambtelijke reactie vanuit de provincie wordt hierbij verwezen naar de voorverkenning van het kantorenonderzoek Zuid-Holland in het kader van het Actieprogramma Ruimte en Economie 2007 – 2011. In het licht van de gevolgen van de kredietcrisis, de huidige leegstandsproblematiek, nieuwe ontwikkelingen en prognoses op de kantorenmarkt en de bepaling van haar eigen rol, wil de provincie Zuid-Holland beschikken over een (actualisatie van het) kantorenonderzoek. Hiervoor is eerst een voorverkenning gestart.

Deze voorverkenning levert voor de provincie Zuid-Holland en specifiek de regio Drechtsteden het volgende beeld op:

- Zuid-Holland beschikt over een kantorenvorraad met een omvang van circa 12 miljoen m². Daarmee is Zuid-Holland goed voor een kwart van de totale kantorenvorraad van Nederland. De grote steden, Rotterdam en Den Haag, zijn hier (door een gezamenlijke omvang van zo'n 7 miljoen m²) grotendeels voor verantwoordelijk.
- Gemiddeld staat in Zuid-Holland gemiddeld 12% van de kantoren leeg; dit is vergelijkbaar met het Nederlands gemiddelde. De leegstand concentreert zich met gemiddeld 20% daarbij met name in de voorsteden.
- Momenteel is er zo'n 1,3 miljoen m² kantoorruimte beschikbaar in de provincie Zuid-Holland.
- Tot 2020 zijn er in de Provincie Zuid-Holland plannen voor toevoeging van nog eens 4 miljoen m² kantoren.
- Over 2009 staat 14% van de kantorenvorraad in de Dordrecht leeg.
- Tot 2020 gaat de regio Drechtsteden uit van een totale planvoorraad van 300.000 m² kantoren.

Regionale kantorenstrategie (2007)

In 2007 is de regionale kantorenstrategie van de Drechtsteden vastgesteld. In de regionale kantorenstrategie zijn afspraken gemaakt over de regionale planvoorraad (verdeeld naar locatie), fasering en de locatietypologie.

Belangrijkste uitgangspunten van de strategie zijn:

- De regio Drechtsteden beschikt gezamenlijk over ca. 500.000 m² kantoren (in 2006).
- De regionale vraag naar kantoren is geprognostiseerd op 295.000 – 365.000 m² tot 2020.
- De planvoorraad (2006) op de verschillende locaties betreft 300.000 m².
- De leegstand is 10%, waarvan 50% structureel (> 2 jaar).
- De jaarlijkse regionale opname 6.000 – 9.000 m².
- De gemiddelde transactiegrootte ligt tussen de 250 – 500 m².

In de kantorenstrategie worden verder voor de regio drie ambitieniveaus onderscheiden: een bovenregionale kantorenlocatie met Maasterras, themagebieden locaties als het Leerpark en het Gezondheidspark en de overige regionale kantorenlocaties waaronder het businesspark Amstelveen.

Getracht wordt om vanuit de regionale kantorenstrategie op basis van verwachte vraagontwikkeling tot een regionale afstemming te komen in programmering en fasering van kantoren.

Kantorenmarkt

De Drechtsteden beschikken per 1 januari 2010 gezamenlijk over ca. 450.000 m² kantoren, waarvan ongeveer 300.000 m² in Dordrecht is terug te vinden. In vergelijking tot andere gemeenten beschikt Dordrecht beschikt over een naar verhouding klein kantorenoppervlak. Daarbij is de regio Drechtsteden vooral sprake van een vervangingsmarkt gericht op lokale en regionale spelers op de kantorenmarkt.

Op 1 januari 2010 wordt in de Drechtsteden 115.000 vierkante meter kantoorruimte aangeboden, waarvan 55.000 vierkante meter in Dordrecht. Een belangrijk deel van deze leegstand is terug te vinden in Schil West. Op basis van verkenning in kader van de uitwerking van de gebiedsvisie Schil West blijkt dat ongeveer 20% van de totaal 150.000 m² aan kantoren in dit gebied leeg staat. Het gaat daarbij veelal om oudere, single tenant gebouwen, zoals UWV- gebouw. Vanuit de gebiedsvisie Schil West wordt samen met enkele marktpartijen (de belangrijkste vastgoedeigenaren) gestudeerd op de (financiële) haalbaarheid van transformatie of functieverandering van deze gebouwen. Het initiatief hiertoe ligt overigens bij de markt zelf, echter de gemeente kan vanuit het nieuwe bestemmingsplan de ruimtelijke randvoorwaarden scheppen waardoor transformatie/ functieverandering wellicht eerder realiseerbaar wordt (bijv. door verhogen bouwvolume/ hoogte).

Ondanks het feit dat er een forse hoeveelheid bestaande kantoorruimte beschikbaar is, is de huidige planvoorraad nieuw te realiseren gebouwen en complexen in de regio Drechtsteden en in het bijzonder Dordrecht, groot. Op het businesspark Amstelwijck is inmiddels zo'n 23.000 vierkante meter uitgegeven en/of in ontwikkeling (zie onderstaand overzicht).

Uitgiftedatum	Bedrijf	Gebouw (m2 bvo)	Uitgeefbaar (m2)
	Trust Aashima	4000	6848
	ISS	1800	3340
18-09-07	De Bruyn Intergips	1500	1700
08-11-07	WF Looije Properties BV en	3700	2700
08-02-08	Delta Projectontwikkeling B.V.	4600	4200
04-06-08	Cegelec	4994	4873
23-06-10	Tokheim	2234	3000
		22828	26661

Overzicht kantoortransacties Businesspark Amstelwijck

Ook op het Gezondheidspark wordt uiteindelijk in de middenzone 22.000 vierkante meter kantorenruimte gecreëerd in de zakelijk en maatschappelijke dienstverlening (o.a. ten behoeve voor aanvullende zorgfuncties).

Daarnaast zijn er met Stadswerven en Maasterras nog locaties waar kantorenplannen voor de lange termijn bestaan. De Stadswerven omvat een planvoorraad van ca. 15.000 vierkante meter en het Maasterras wordt in de concept Structuurvisie Maasterras gerekend met 50.000 vierkante meter kantoren aan de Dordtse zijde, waarvan 35.000 vierkante meter in het publieke cluster, te ontwikkelen in periode van ongeveer 20 tot 30 jaar. De plannen voor het Leerpark (6.000 vierkante meter) bevinden zich inmiddels in een ver gevorderd stadium.

Bij elkaar opgeteld bedraagt de planvoorraad, inclusief de zachte plannen, ca. 150.000 vierkante meter voor Dordrecht. Ondanks de verschillende ontwikkellocaties op de kantorenmarkt een eigen karakteristiek, thema en doelgroep hebben, is de planvoorraad afgezet tegen de jaarlijkse vraag, groot. De totale planvoorraad komt neer op toevoeging van de helft van de bestaande voorraad in Dordrecht over een periode van ongeveer 20 jaar.

Het opnamecijfer in Dordrecht komt voor heel 2009 uit op 11.600 vierkante meter (9.200 vierkante over 2007 en 10.400 vierkante meter over 2008). De jaarlijkse kantorenopname bleef daarbij in de

afgelopen jaren duidelijk achter bij het landelijk gemiddelde, ondanks de relatief lage vierkante meterprijs in vergelijking tot andere steden in de Zuidvleugel van de Randstad.

Businesspark Amstelwijck

In 2007 is het programma voor het businesspark Amstelwijck reeds naar beneden bijgesteld (in combinatie met de parkeernorm als zijnde snelweglocatie). Het programma voor het businesspark Amstelwijck gaat momenteel uit van de realisatie van 70.000 vierkante meter kantoren en 35.000 vierkante meter bedrijvigheid (met een kantoorfunctie).

Inmiddels is van de 70.000 vierkante meter kantoren een ca. 23.000 m² bvo gerealiseerd en/of in ontwikkeling (zie overzicht) en is er de reële verwachting dat het terrein de komende jaren in het huidige tempo wordt uitgegeven. Verder is gestart met de bouw van een hotel met voor het businesspark ondersteunende faciliteiten, waaronder congres- en vergaderruimten, dat juist bijdraagt aan de aantrekkingskracht van het businesspark voor marktpartijen.

Schuifnotitie

In kader van de herprogrammering van de Structuurvisie 2020 wordt als gevolg van de huidige kantorenleegstand (met name dus geconcentreerd Schil West) en de landelijk afnemende vraag nadrukkelijk ook gekeken naar de totale planvoorraad aan kantoren in de Dordrecht. Hierover moet vanzelfsprekend ook in regionaal verband afstemming over plaatsvinden.

In ieder geval wordt voorgesteld om:

- voor het Maasterras minder de nadruk te leggen op kantoren en meer op grootschalige stedelijke voorzieningen, waarbij hoogstwaarschijnlijk op deze locatie ook geen bestuurscluster zal worden gerealiseerd. Dit betekent feitelijk al een forse afname van de 'zachte' planvoorraad in Dordrecht (in ieder geval 50.000 m² aan de Dordtse zijde), zoals nu nog is opgenomen in de regionale kantorenstrategie.
- bij de invulling van het Gezondheidspark (deels) in te zetten op verbreding van de kantoorfunctie naar zorg en maatschappelijk gerelateerde dienstverlening (denk daarbij aan diverse zorggerelateerde dienstverlening, met plintfuncties).
- in het nieuwe bestemmingsplan voor Schil West meer flexibiliteit op te nemen, zodat beter ingespeeld kan worden op actuele ontwikkelingen en daarmee transformatie/ functieverandering van 'verouderde' kantoorpanden ook voor de vasteigenaren haalbaar wordt gemaakt. Uitgaande van de huidige structurele leegstand in Schil West van 20%, afgezet tegen een gangbare frictieleegstand van ca. 7%, kan minimaal 13% (zijnde 20.000 m²) van de bestaande, verouderde, kantoren in de toekomst van kleur verschieten (door transformatie dan wel sloop/ nieuwbouw).
- verder is door projectleiding Stadswerven de vraag (afkomstig van de Stichting Nautisch Kwartier) voorgelegd om in het deelgebied Wervenspark-Oost een kenniscentrum Watersport te ontwikkelen. Om dat te doen wil zij in de betreffende bouwvlek 8.000 m² minder kantoren bouwen.

Tegen de achtergrond van bovenstaande maatregelen kan de huidige planvoorraad kantoren in Dordrecht worden teruggeschoefd binnen een bandbreedte van 50.000 m² tot 80.000 m², behoudens het businesspark Amstelwijck. Het businesspark is en blijft van belang voor het bieden van vestigingsruimte voor spelers op de kantorenmarkt, mede gelet op de reguliere vervangingsvraag. Wel zullen we in het nieuwe bestemmingsplan medewerking verlenen aan functies die niet gerekend worden tot de functie kantoren, maar wel ondersteunend zijn aan het functioneren van het businesspark Amstelwijck als kantorenlocatie. Denk daarbij aan het V/d Valk hotel, maar ook het onlangs door SDK ingediende verzoek voor de vestiging van een (solitair) kinderdagverblijf aan de noordzijde van het businesspark. Wel blijft het bij dergelijke initiatieven van belang om te toetsen of er geen sprake van verstoring van de bestaande verzorgingsstructuur en/of er ongewenste concurrentie optreedt ten opzichte van andere ontwikkelingsgebieden.

Tot slot zullen we in onze reactie richting VROM en PZH benadrukken dat het businesspark Amstelwijck al sinds jaren een bestaande kantorenlocatie is, waar infrastructuur e.d. al volledig zijn aangelegd. Het bestemmingsplan is slechts opgesteld in het kader van de verplichting vanuit de Wro om plannen up to date te houden. Er is dan ook geen sprake van een koerswijziging.