

Bestemmingsplan "Dijkversterking Dordt-west"

Gemeente: Dordrecht
Fase: vastgesteld bestemmingsplan
Datum: 12 november 2013

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding en doel	5
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	5
1.3 Vigerend bestemmingsplan	6
1.4 Leeswijzer	6
HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving	8
2.1 Historie	8
2.2 Bestaande ruimtelijke structuur	9
2.3 Bestaande functionele structuur	9
2.4 Toekomstige situatie	9
2.4.1 Beschrijving per dijkvak	10
HOOFDSTUK 3 Beleidskader	17
3.1 Rijksbeleid	17
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	17
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	17
3.2 Provinciaal beleid	18
3.2.1 Structuurvisie Visie op Zuid-Holland	18
3.2.2 Verordening Ruimte	19
3.3 Gemeentelijk beleid	19
3.3.1 Structuurvisie Dordrecht 2020	19
3.3.2 Westelijke Dordtse Oevers	19
HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten	21
4.1 Archeologie en cultuurhistorie	21
4.1.1 Regelgeving en beleid	21
4.1.2 Onderzoek	23
4.1.3 Conclusie	26
4.2 Bedrijven en milieuzonering	26
4.2.1 Regelgeving en beleid	26
4.2.2 Onderzoek	27
4.2.3 Conclusie	27
4.3 Bodemkwaliteit	27
4.3.1 Regelgeving en beleid	27
4.3.2 Onderzoek	27
4.3.3 Conclusie	28
4.4 Duurzaamheid	28
4.4.1 Regelgeving en beleid	28
4.4.2 Onderzoek	29
4.4.3 Conclusie	29
4.5 Externe veiligheid	29
4.5.1 Regelgeving en beleid	29
4.5.2 Onderzoek	30
4.5.3 Conclusie	35
4.6 Natuur	35
4.6.1 Regelgeving en beleid	35
4.6.2 Onderzoek	37
4.6.3 Conclusie	38
4.7 Geluid	39
4.7.1 Regelgeving en beleid	39
4.7.2 Onderzoek	40
4.7.3 Conclusie	40
4.8 Luchtkwaliteit	40
4.8.1 Regelgeving en beleid	40
4.8.2 Onderzoek	42

4.8.3 Conclusie	42
4.9 Verkeer en vervoer	43
4.9.1 Regelgeving en beleid	43
4.9.2 Onderzoek	44
4.9.3 Conclusie	44
4.10 Water	44
4.10.1 Regelgeving en beleid	44
4.10.2 Onderzoek	46
4.10.3 Conclusie	47
4.11 Groen	47
4.11.1 Regelgeving en beleid	47
4.11.2 Onderzoek	47
4.11.3 Conclusie	47
4.12 Milieueffectrapport	48
HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving	51
5.1 Planmethodiek	51
5.2 Inleidende regels	51
5.3 Bestemmingen	51
5.4 Algemene regels	52
5.5 Overgangs- en slotregels	53
HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid	54
HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	55
7.1 Inspraak	55
7.2 Overleg	56

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Volgens de Waterwet (artikel 2.12) moeten de waterkeringen elke zes jaar worden getoetst. De veiligheidsnorm waaraan de Kildijk (de waterkering aan de westzijde van het eiland van Dordrecht, bestaande uit de Buitendijk van Wioldrecht en de Buitendijk van de Zuidpunt) moet voldoen, is vastgelegd in de Waterwet.

In 2006 is bij de toetsing gebleken dat de Kildijk niet voldoet aan de veiligheidsnormen. De waterkering voldoet niet aan de eisen met betrekking tot de binnenwaartse stabiliteit en het faalmechanisme zettingsvloeiing van de vooroever langs de Dordtsche Kil. De grasbekleding is matig tot slecht ontwikkeld en de aanwezige bomen vormen een risico.

Begin 2008 is Waterschap Hollandse Delta een planstudie gestart om de dijk te verbeteren en maatregelen te treffen, zodat de veiligheid gewaarborgd is voor de komende 50 jaar. Het plangebied voor deze studie betreft de Kildijk vanaf de Wioldrechtseweg, inclusief de kanteldijken om de Kiltunnel.

In het projectplan worden de maatregelen beschreven ter verbetering van de Kildijk. Het Waterschap beheert de waterkeringen van het Eiland van Dordrecht. Op grond van de Waterwet geldt voor de waterkering rondom het Eiland van Dordrecht een veiligheidsnorm van 1 : 2000, d.w.z. dat de waterkering een waterstand moet kunnen keren die eens in de 2000 jaar voorkomt. Om de veiligheid van het achterland te garanderen toetst het waterschap de waterkeringen eens in de 6 jaar op veiligheid.

De maatregelen voor de zettingsvloeiings problematiek zijn opgenomen in een apart Projectplan. De maatregelen zijn in 2010/2011 uitgevoerd en zijn inmiddels afgerond. De situatie na uitvoering van de zettingsvloeiings maatregelen vormt het uitgangspunt voor deze planstudie.

Doelstelling

De planstudie 'Eiland van Dordrecht West' heeft tot doel de dijken te verbeteren in het plangebied, zodat deze voldoen aan de veiligheidseisen en de gewenste bescherming bieden voor ten minste de komende 50 jaar.

De geldende bestemmingsplannen zijn alle geënt op de destijds aanwezige waterkering. In de oudere plannen komt zelfs geen specifieke bestemming voor de waterkering voor. De bestemmingsplannen behoeven hierdoor aanpassing.

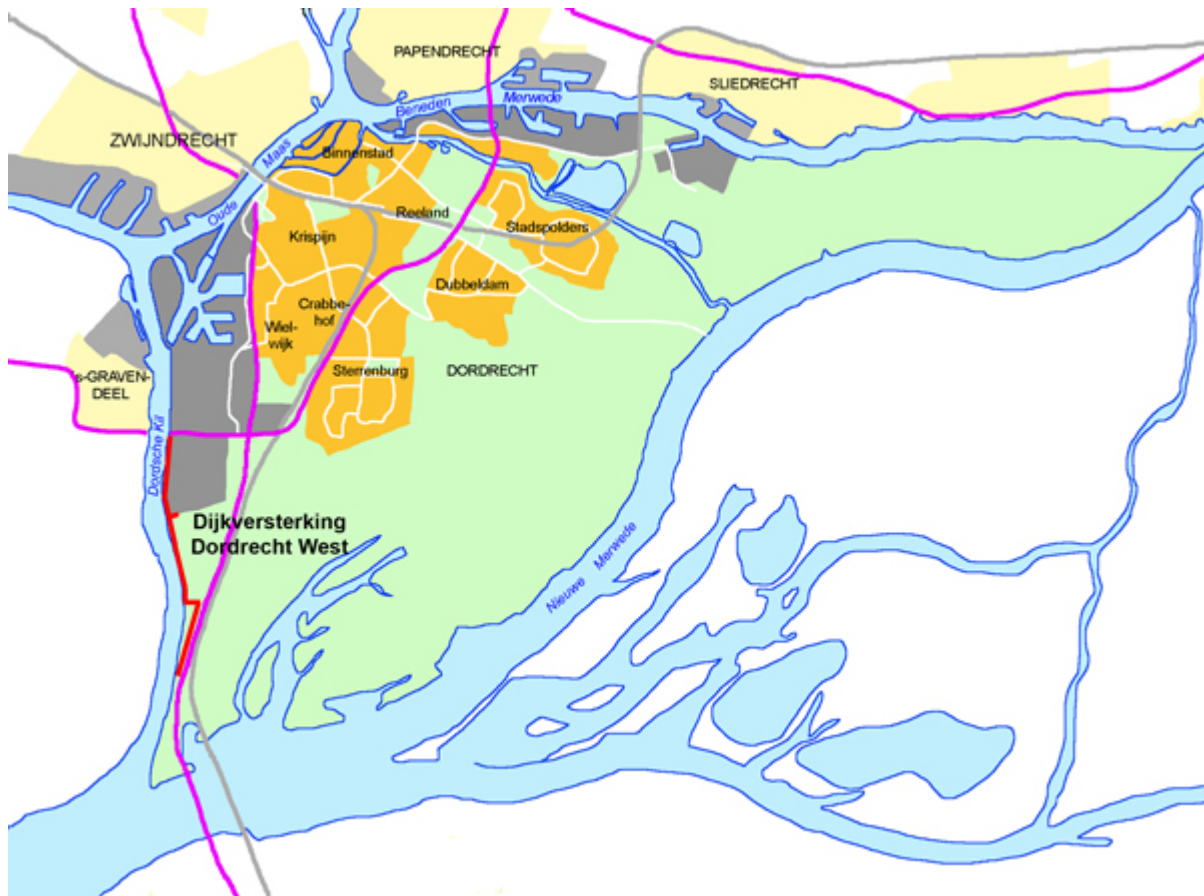
Om te voldoen aan de wettelijke eis dat bestemmingsplannen op 1 juli 2013 niet ouder mogen zijn dan 10 jaar, is voor het gebied Dordtse Kil een voorontwerp voor een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Met het Waterschap was eerder afgesproken om voor de dijkversterking een apart bestemmingsplan op te stellen. Het tracé van de dijk is daarom buiten het bestemmingsplan 'Dordtse Kil' gelaten.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in het juridisch-planologisch mogelijk maken van de voorgenomen dijkversterking.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het dijkversterkingsproject heeft betrekking op de waterkering aan de westzijde van het Eiland van Dordrecht, gelegen aan of nabij de rivier de Dordtsche Kil. Het plangebied van het bestemmingsplan komt overeen met het tracé van de te versterken waterkering.

De versterking richt zich op het dijkvak vanaf de Wioldrechtseweg ter hoogte van de woonbuurt Wioldrecht tot Willemsdorp, gelegen in de zuid-westpunt van het Eiland van Dordrecht.



1.3 Vigerend bestemmingsplan

De dijkversterking vindt plaats binnen de plangebieden van de volgende bestemmingsplannen. Deze plannen komen hierdoor te zijner tijd gedeeltelijk te vervallen. De plannummers corresponderen met de nummers op de ingevoegde afbeelding.

1. uitbreidingsplan in hoofdzaak Dordrecht (1962)
2. uitbreidingsplan in onderdelen Wioldrecht (1963)
3. bestemmingsplan Gedeelte landelijk gebied (1979)
4. bestemmingsplan Dordtse Kil II (1982)
5. bestemmingsplan Dordtse Kil III (1999)
6. bestemmingsplan Willemsdorp (1973).

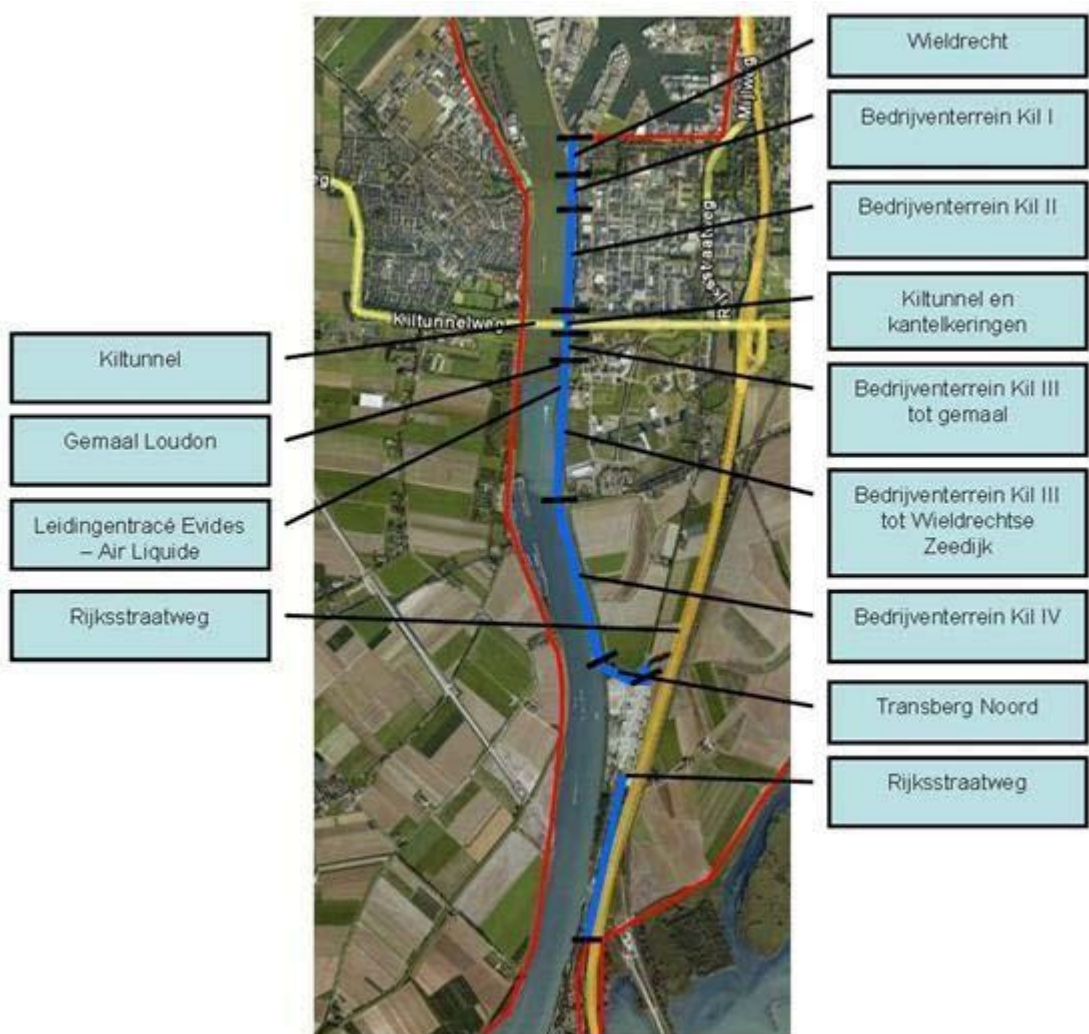
1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 worden enkele algemene, in ieder bestemmingsplan voorkomende, onderdelen beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 2 het nu voorliggende plan beschreven. In hoofdstuk 3 komt het beleid van rijk, provincie en gemeente aan de orde. Bij de beschrijving van de omgevingsaspecten in hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan de verantwoording, zoals op de terreinen archeologie en cultuurhistorie, flora en fauna, water en milieu. Per onderdeel worden de regelgeving en het beleid benoemd. Vervolgens wordt het onderzoek beschreven en wordt een

conclusie getrokken.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de juridische planbeschrijving.

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



HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving

2.1 Historie

Het gebied Dordtse Kil I, II en III ligt in de polder Wioldrecht die in 1660 is gerealiseerd. Al in 1652 ontstond er een plan om bij de indijking van deze polder ook de gronden van de Grafelijkheid van Holland tot aan de Kille te betrekken. Dit bleek echter door weigering van de Grafelijkheid onuitvoerbaar. In 1655 sloten de stadsbestuurders van Dordrecht en de ambachtsheren van Dubbeldam en de Mijl een overeenkomst, waarbij de stad toestemming kreeg om een kanaal te graven vanaf de oliemolen op de dijk van de Mijl en Dubbeldam opgaande door de gorzen tot in de Kil over de haven van 's-Gravendeel, waarbij de kruin, de loop en de bermen van de dijken komen aan de stad Dordrecht en het bedijken van de gorzen aan de voornoemde ambachtsheren. Dit kanaal, de Nieuwe Vaart, is het huidige Mallegat.

Na de realisering van deze waterwerken kregen de indijkingsplannen voor Wioldrecht vastere vorm. Op 8 maart 1659 werd tussen de Raden en Meesters van de Domeinen van de Staten van Holland en Westfriesland en de ambachtsheren van Dubbeldam en de Mijl een overeenkomst gesloten tot het bedijken van de gorzen gelegen ten oosten van de Kille en de nieuw gegraven vaart het Mallegat, bezuiden de Zuidpolder van Dubbeldam, ten westen van de Alloysenpolder en ten noorden van de Oudendijk. De bedijking kwam in de zomer van 1660 gereed.

Het gebied van de polder Wioldrecht werd van zuidoost naar noordwest doorsneden door drie belangrijke killen. De Oostkil mondde uit in de zogenaamde Kleine Sluis, die loosde op de al genoemde Nieuwe Vaart of Mallegat, terwijl aan het eind van de Westkil de Grote Sluis op deze kil te vinden was. De Koekebakkerskil lag tussen de beide eerder genoemde killen en hun sluizen in. Watervoerende resten van deze killen zijn oostelijk van het voormalige Refaja ziekenhuis, tussen de buitenplaatsen "Amstelwyck" en "Gravensteyn" en ten zuiden van de Kiltunnelweg nog aanwezig.

De noordelijke Kleine Sluis loosde met steun van de in 1660 gestichte watermolen op de Dordtsche Kil, terwijl de Grote Sluis aan het eind van de Westkil vrij en dus zonder molen loosde. In 1735 bleek dat de afwatering onvoldoende was en werd toch een tweede molen geplaatst in de omgeving van deze Grote Sluis.

De molen bij de Grote Sluis stond in de volksmond bekend als "het Kraaijenest". De locatie van de molen is nog goed in het landschap te herkennen. In 1866 kwamen de besturen van de polder Wioldrecht en van de Vierpolders overeen dat de Grote Sluis vervangen zou worden door een stoomgemaal. Hiertoe werd een commissie tot aanleg en exploitatie van het Gemeenschappelijk Stoomgemaal "Mr. J. Loudon" opgericht. De naam van het gemaal was ontleend aan de naam van de toenmalige commissaris van de Koningin in Zuid-Holland.

De polder ontleent zijn naam aan het in 1421 tijdens de Sint Elisabethsvloed verdrongen dorp Wioldrecht. Juist bij dit dorp heeft volgens de historische bronnen destijds de dijkdoorbraak vanuit zee plaatsgevonden, waarbij het veel te lijden heeft gehad. Het dorp Wioldrecht van vóór 1421 heeft zeker zuidelijker gelegen dan het huidige Wioldrecht. Het huidige buurtschap met de naam Wioldrecht is pas na 1660 ontstaan bij de veerstoep van het veer op 's-Gravendeel, nabij het westelijke uiteinde van de vroegere Reeweg, nu de Amstelwijckweg.

In 1977 is de Dordtsche Kil deels rechtgetrokken, waarbij een aantal 17e-eeuwse buitenplaatsen en bijbehorende hoeves zoals Wielhoven, Krab&Landzicht, Veerzicht en Kilzigt grotendeels zijn verdwenen. In het landschap zijn nog enkele sporen, met name delen van grachten en oprijlanen, zichtbaar aanwezig.

De aanleg van industrie- en bedrijventerreinen in de polder Wioldrecht begon in de jaren 60 met Dordtse Kil I, in de jaren 80 gevolgd door Dordtse Kil II en in de jaren 90 door Dordtse Kil III. In

de Dordtse Kil III en in de omgeving van de buitenplaatsen Amstelwyck en Gravensteyn zijn nog kenmerken van het oorspronkelijke polderland aanwezig.

2.2 Bestaande ruimtelijke structuur

De waterkering langs de Dordtsche Kil bestaat over vrijwel de gehele lengte uit een met gras begroeid dijklichaam. Ter hoogte van de Kiltunnel is sprake van een zogenaamde kanteldijk. Zuidelijk van de Kiltunnel bevindt zich aan de binnenzijde van de waterkering het gemaal Loudon.

De waterkering heeft een smalle kruin. Alleen in situaties waar op de kruin een weg is aangelegd is sprake van een verbrede kruin (bijv. ter hoogte van Wioldrecht). De kruinhoogte varieert van NAP +4,28 m tot NAP + 5,03 m. Ter plaatse van het kruisende leidingtracees - zuidelijk van gemaal Loudon - is de kruinhoogte verhoogd tot NAP +6,83. Aan de rivierzijde bevindt zich in het talud een voorberm, die fungeert als onderhoudsstrook. Vanaf de voorberm tot aan de teen van de dijk - gelegen onder de waterlijn - is een steenbestorting aangebracht.

Aan de landzijde (binnendijks) bevindt zich ter hoogte van de terreinen Dordtse Kil I, II en III aan de onderkant van het talud een weg (Wioldrechtse Zeedijk) met aansluitend een dijksloot.

Vanaf deze weg zijn er aansluitingen naar Wioldrecht (Wielhovenstraat), Dordtse Kil I en II (Kamerlingh Onnesweg) en Dordtse Kil III (Spinel). Ter plaatse van de kruising met de Kiltunnel heeft de weg vanwege de tunnelconstructie een hogere ligging. De weg buigt op de Wioldrechtse Zeedijk in oostelijke richting af en sluit aan op de Rijksstraatweg (buurtschap Tweede Tol). De waterkering volgt in zuidelijke richting de rivier. Aan de binnendijkse onderzijde van dit deel van de dijk ligt een (niet openbare) landbouwweg.

De waterkering buigt bij de Oude Beerpoldersekade in oostelijke richting af naar de Rijksstraatweg, waarna de dijk deze weg volgt tot aan Willemsdorp. Ter hoogte van de locatie Transberg bevindt zich een breed voorland. Door de hoge ligging van het terrein Transberg is in dit gedeelte de waterkering minder duidelijk als dijk herkenbaar.

2.3 Bestaande functionele structuur

Zoals onder 2.2 beschreven is de dijk grotendeels begroeid met gras en is deels sprake van een verkeersfunctie.

2.4 Toekomstige situatie

Het tracé van de dijk wijzigt door het versterkingsproject niet. De dijkversterking wordt uitgevoerd aan de binnenzijde van de dijk en bestaat deels uit verhoging van de kruin en deels uit aanpassing van het talud en de binnenberm. De kabels en leidingen die de dijk kruisen blijven gehandhaafd, maar worden waar mogelijk gebundeld.

Om toekomstbestendig te zijn moet het nieuwe ontwerp van de waterkering aan een aantal algemene voorwaarden en uitgangspunten voldoen. De belangrijkste zijn:

- veilig het ontwerp moet minimaal tot 2060 de veiligheid garanderen
- robuust het gekozen ontwerp is ook voor een eventuele volgende dijkversterking een goede basis
- flexibel het gekozen ontwerp is ook voor een eventuele volgende dijkversterking een goede basis
- duurzaam het ontwerp moet voldoende solide zijn om ook na 2060 de veiligheid op het Eiland van Dordrecht te kunnen garanderen

- sober bij het ontwerp zijn de verplichte veiligheidseisen als uitgangspunt gebruikt; er heeft geen overdimensionering plaatsgevonden, waardoor er op een efficiënte manier robuust en doelmatig wordt gewerkt.

Het waterschap heeft voor de waterkering aanvullend de volgende voorwaarden gehanteerd:

- uitvoering als kleidijk met daarop een grasbekleding, glooiing of bestorting (beheer en onderhoud)
- voldoende ruimte op kruin, talud en onderkant voor maaien gras en onderhoud sloot
- zoveel mogelijk vrijhouden van niet-waterkerende objecten (bebouwing, bomen, struiken, wegen opritten, kabels, leidingen e.d.)
- beperking aantal kruisende kabels en leidingen (i.v.m. veiligheid)
- uitsterfbeleid voor alle hoogopgaande beplanting (i.v.m. veiligheid)
- zoveel mogelijk versterking waterkering aan de binnenzijde
- in principe geen sloop bestaande bebouwing, tenzij uit oogpunt van veiligheid noodzakelijk en er geen andere oplossing mogelijk is
- de voormalige vuilstort Transberg blijft buiten de waterkering.

2.4.1 Beschrijving per dijkvak

2.4.1.1 Dijkvak Wioldrecht

De waterkering ligt bij Wioldrecht ingeklemd tussen de Dordtsche Kil en het bedrijventerrein aan de Wielhovenstraat. Er is zeer weinig ruimte en het is niet mogelijk het referentie dijkprofiel hier toe te passen. Aan de buitenzijde van de dijk ligt een veerstoep op een hoogte van circa NAP +3,5 m. Vanaf de veerstoep blijft het talud 1:3 en wordt een nieuwe kleibekleding in het buitentalud aangebracht. De kruin ligt al op de gewenste hoogte en de weg zal ook in de toekomst op de kruin van de waterkering blijven. Aan de binnenzijde van de dijk is gekozen voor een talud van 1:3. Er wordt in delen van het binnentalud een nieuwe kleibekleding aangebracht.

De berm kan smal blijven met een breedte van circa 4 m, een helling van 1:20 en een hoogte van NAP +1,0 m. Met deze inrichting schuift de dijk in zijn geheel iets naar de bedrijven toe. Om de bereikbaarheid van IHC aan de achterzijde te behouden - en daarmee een deel van de bedrijfsvoering - wordt ter hoogte van dit bedrijf een damwand met een levensduur van 100 jaar gemaakt. Deze damwand is alleen grondkerend en heeft verder geen constructieve functie.

Om de bedrijven aan de Wielhovenstraat te behouden, is gekozen om de overgang van de weg (van de kruin naar de binnenberm) naar het zuiden te verschuiven. Ten gevolge van deze verschuiving wordt ook de kruising met de Wielhovenstraat naar het zuiden verlegd. De toekomstige Wielhovenstraat loopt vlak langs het bedrijf Bos en sluit circa 40 m zuidelijker aan op de Wioldrechtse Zeedijk. Met de voorziene aansluiting blijft het voor zwaar verkeer mogelijk om Wioldrecht te verlaten. De parkeerplaatsen die bij het bedrijf Bos verloren gaan worden in de bocht van de Wielhovenstraat teruggebracht.

In de toekomstige situatie komt het fietspad zo veel mogelijk op de buitendijkse voorberm te liggen. De aansluiting van de Wioldrechtse zeedijk naar de voorberm wordt gemaakt ten zuiden van het restaurant Chez Heeren Jansen. Het fietspad, met een breedte van 3,5 m, zal daar over de Wioldrechtse zeedijk, met belijning, naar de voorberm worden geleid. Buitendijks wordt de kleibekleding op het buitentalud boven en in de voorberm vervangen.

In dijkvak Wioldrecht is in de huidige situatie geen watergang aanwezig. Deze is ook in de toekomst niet voorzien. Om wateroverlast aan de binnenkant van de Kildijk te voorkomen is een grindkoffer met drainage voorzien. De aanpassing aan de dijk tussen de kruising van de Wioldrechtseweg en het fietspad vraagt om detailuitwerking. Dit zal in de vervolgfase nader worden uitgewerkt. In dit gebied tegenover Chez Heeren Jansen ligt een gasleiding en is een boom aanwezig. Deze boom staat binnen het dijkprofiel maar blijft voorlopig behouden totdat duidelijk is of maatregelen ter plaatse nodig zijn.

De dijkversterkingsmaatregelen worden uitgevoerd op gronden van de Staat en de gemeente en blijven buiten de private percelen. De aanleg van de damwand bij het bedrijf IHC Wioldrecht en de hierbij benodigde aanrijdbeveiliging (vangrail) zullen vanaf het terrein van IHC uitgevoerd worden.

2.4.1.2 Dijkvak Dordtse Kil I

Langs de dijk in dijkvak Kil I ligt een brede watergang. Tussen deze watergang aan de buitenzijde van de dijk en de weg aan de binnenzijde van de dijk is voldoende ruimte aanwezig om het referentie dijkprofiel aan te leggen. Aan de buitenzijde van de dijk ligt een voorberm van 8 meter die in stand wordt gehouden. Vanaf de buitenteen wordt een talud van 1:3 aangehouden. De kruin ligt al op de gewenste hoogte en heeft een breedte van 3 m. Aan de binnenzijde van de dijk heeft het talud een helling van 1:3, daarnaast wordt een berm van 10 m breedte aan de binnenzijde aangelegd. De kleibekleding wordt op binnen- en buitentalud vervangen.

De weg met een breedte van 8,8 m loopt over de binnenberm. Deze weg past binnen de afmetingen van de binnenberm zoals bepaald door de stabiliteit. De berm hoeft hiervoor niet extra te worden verbreed. De weg (en hiermee de binnenberm) wordt in verband met de waterafvoer onder een afschot van 1:50 gelegd. De binnenberm ligt hier op NAP +1,0 m.

Op de voorberm langs de buitenteen loopt een fietspad van 3,5 m breed. Ter hoogte van de Kamerlingh Onnesweg wordt een verbinding tussen het fietspad en de afslag aangelegd. Deze verbinding biedt vissers en wandelaars tevens de mogelijkheid om de voorberm te betreden. Een zitbank biedt een rustplek en uitzichtpunt over de Dordtsche Kil.

Aan de binnenzijde van de waterkering blijft een brede watergang aanwezig met een breedte van circa 11 m. In het dijkvak Kil I staan 30 bomen op de binnenberm langs de bestaande weg. Deze worden verwijderd. Aan de landzijde van de watergang langs het bedrijventerrein blijft de groenstrook behouden. De dijkversterking kan geheel plaatsvinden met behoud van het profiel van de watergang. Er is geen aankoop van private terreinen nodig.

2.4.1.3 Dijkvak Dordtse Kil II

Langs de dijk in dijkvak Kil II ligt een brede watergang. Deze is minder breed dan in Kil I. Vanaf daar naar het zuiden gaat de watergang over in een duiker. Er is voldoende ruimte aanwezig om het referentie dijkprofiel aan te leggen. Aan de buitenzijde van de dijk ligt een voorberm van 7 m tot 9 m breed die in stand wordt gehouden. Vanaf de buitenteen wordt een talud van 1:3 aangehouden. De kruin blijft op de huidige hoogte en heeft een breedte van 3,0 m. Aan de binnenzijde van de dijk krijgt het talud een helling van 1:3. De binnenberm is 10 m breed en ligt hier op NAP +1,0 m.

De weg met een breedte van 8,8 m loopt over de binnenberm. Deze weg past binnen de afmetingen van de binnenberm zoals bepaald door de stabiliteit. De berm hoeft hiervoor niet extra te worden verbreed. De weg (en hiermee de binnenberm) wordt onder een afschot van 1:50 gelegd.

In het zuiden verlegt de weg zich weer naar de kruin om vervolgens de Kiltunnel haaks te kunnen passeren. Deze overgang (van binnenberm naar de kruin) blijft op de huidige locatie liggen. Het fietspad met een breedte van 3,5 m loopt op de voorberm langs de buitenteen.

Tot aan de Kiltunnel blijft aan de binnenzijde van de waterkering een sloot voorzien met een breedte van minimaal 7,0 m op oorspronkelijk polderpeil en taluds van 1:2. In het dijkvak Kil II staan populieren (64 stuks) op de binnenberm langs de bestaande weg. Deze moeten wijken voor het nieuwe dijkontwerp. Aan de landzijde van de watergang, langs het bedrijventerrein, blijft lokaal een smalle groenstrook behouden. De bomen worden langs de Rijksstraatweg gecompenseerd.

2.4.1.4 Dijkvak Kiltunnel

De Kiltunnel en de bijbehorende kantelkeringen vormen een bijzonder onderdeel. De Kiltunnel ligt met ontheffing onder de primaire waterkering en heeft tevens kantelkeringen. Ook de tunnel moet voor de komende 50 jaar veilig zijn. Dezelfde eis wordt gesteld aan de kantelkeringen.

Het gekozen profiel heeft aan de buitenzijde van de dijk een voorberm van 6 m tot 7 m breed. In de nieuwe situatie blijft het buitentalud 1:3. De kruin (NAP +5,10 m) wordt gelijk aan de huidige kruinhoogte in het gemeten profiel en heeft een breedte van 10,8 m. Aan de binnenzijde van de dijk houdt het talud een helling van 1:3. Er is geen berm aanwezig maar de bestaande grasberm en waterafvoer worden in stand gehouden.

De weg met een breedte van 8,8 m loopt over de kruin net als in de huidige situatie. Het fietspad, van 3,5 m breed, loopt op de voorberm langs de buitenteen. Aan beide zijden van de Kiltunnel is

er een mogelijkheid om af te slaan en door te fietsen richting Dordrecht of via de Kiltunnel richting 's-Gravendeel. Ongeveer ter hoogte van de buitenteen is een betonnen wand als kwelscherm onder de waterkering aanwezig. Hierdoor is geen sloot aanwezig maar moeten neerslag en kwel bij hoog water wel worden afgevoerd. Daarom is een goot aan de binnenzijde aanwezig. In het dijkvak Kiltunnel staan geen bomen langs de bestaande weg.

De kantelkeringen hebben een buiten- en binnentalud van 1:3. De kantelkering aan de zuidzijde sluit deels direct aan op het grond-/slibdepot, dat een maaiveldhoogte heeft van circa NAP +4,5 m. Aan de noordzijde heeft de kantelkering een binnentalud van 1:3 en een binnenberm van 7 m. De kantelkeringen hebben het beheerdersoordeel 'voldoende' gekregen en voldoen aan de veiligheidsnormen voor de verschillende faalkansmechanismen.

De hoogte van de kantelkering en de weg komen volgens de beschikbare gegevens (enkele metingen en AHN) op 1 locatie onder de minimaal vereiste dijktafelhoogte (NAP +4,20 m). Dit is ten noorden van de weg ter hoogte van de toldeur. Hier is de maaiveldhoogte circa NAP +4,1 m. Op deze locatie zal een kleine aanvulling nodig zijn. Voor de overige delen voldoet de kantelkering aan de minimaal vereiste dijktafelhoogte.

De huidige waterafvoerleidingen (6 leidingen voor de afvoer van neerslag op taluds en wegverharding) worden door middel van een verzamelleiding omgelegd naar de hoofdwatgang langs Kil II. De kruising met de kanteldijk is iets teruggedrukt om deze te kunnen inpassen in het dijkprofiel (geen wegen ter hoogte van de leidingkruising). De leiding kruist de kantelkering op een hoogte van NAP +4,30 m. Bij een leidingdiameter van 0,25 m zal de kruinhoogte ter hoogte van de leidingkruising NAP +5,6 m hoog worden.

2.4.1.5 Dijkvak Dordtse Kil III

Kil III – grond/slibdepot en Gemaal Loudon

Het gronddepot heeft een hoog voorland en heeft ook aan de binnenzijde van de waterkering een maaiveldhoogte van circa NAP +4,5 m. De waterkering is ter hoogte van het gronddepot te onderscheiden door een kleine verhoging van het weglichaam, de kruin, van 0,2 m tot NAP +4,7 m.

Bij Gemaal Loudon moet een nieuwe persleiding aangelegd worden om de oude persleiding te vervangen, die momenteel beneden dijktafelhoogte ligt en kwalitatief in slechte staat verkeert. Het waterschap heeft ervoor gekozen ten noorden van de maalkom een dubbele persleiding (Ø 800 mm, binnendiameter) aan te leggen. De ligging van de nieuwe persleidingen is bepaald aan de hand van de stabiliteit en zettingsgevoeligheid van de ondergrond.

De demping van de maalkom is noodzakelijk om de dijk goed tussen de rivier en het huidige gemaal in te kunnen passen. Bij behoud van de maalkom zou de dijk zo ver naar binnen komen dat het Gemaal Loudon verplaatst zou moeten worden.

De persleiding beïnvloedt de hoogte van de waterkering. De kruinhoogte van de dijk ter plekke van de leidingkruising is NAP +6,19 m. Voor de landschappelijke inpassing is voor de leidingbult bij Loudon gekozen voor een flauw oplopende kruin (helling 1:20, gelijk aan de weg die langs de leidingkruising ligt). Door een hoogteoverbrugging van circa 1,5 m strekt de leidingbult zich uit tot 30 m ten noorden en zuiden van de leidingkruising.

De weg wordt aan de binnenzijde langs de leidingkruising gelegd, zodat de kruinhoogte op kan lopen zonder dat dit voor het verkeer tot problemen leidt. Dit betekent dat ter hoogte van het gronddepot de weg op een hoogte van circa NAP + 4,5 m blijft. Bij gemaal Loudon daalt de weg met een helling van 1:20 tot op de binnenberm, NAP +1,0 m. Zuidelijk van het gemaal ligt de weg op de binnenberm.

Aan de buitenzijde van de dijk ligt een brede voorberm die in stand blijft. Als gevolg van de leidingkruising wordt hier een buitentalud van 1:4 aangehouden. De kruin heeft een breedte van 3 m. Aan de binnenzijde van de dijk heeft het talud een helling van 1:4. Ter hoogte van het gemaal is de hoogte van de binnenberm circa NAP +2,5 m (huidige maaiveldhoogte). Tussen het Gemaal Loudon en Spinel wordt een binnenberm aangelegd met een bermhoogte NAP +1,0 m en een breedte van 10 m.

De weg met een breedte van 8,8 m loopt over de binnenberm en wordt onder een afschot van 1:50 gelegd. Het fietspad loopt op de voorberm langs de buitenteen van de waterkering. Tussen de botenhelling en gemaal Loudon zal een rustpunt worden aangelegd. Tevens wordt hier de botenhelling teruggebracht die bij de maalkom wordt verwijderd.

De sloot tussen Gemaal Loudon en het gronddepot wordt gedempt vanwege de berm die hier nodig is. Tussen de waterkering en het gronddepot/Gemaal Loudon is geen dijksloot voorzien omdat er te weinig ruimte is om een nieuwe sloot aan te leggen. Ten zuiden van Gemaal Loudon tot aan Spinel is de dijksloot gedempt en is ten behoeve van de drainage een duikerverbinding voorzien in een grindkoffer.

In het dijkvak 'Kil III – gronddepot en Gemaal Loudon' staan alleen tussen het Gemaal Loudon en Spinel vijf wilgen. Deze worden verwijderd ten behoeve van de watergang. Net ten zuiden van het leidingetracé worden aan de binnenzijde van de greppel de bomen gecompenseerd door aanplant op de aarden wal.

Kil III – Spinel tot Wioldrechtse zeedijk

Langs de dijk in dijkvak Kil III ligt in de huidige situatie in het noorden een smalle watergang. Ten zuiden van de Spinel is deze watergang een aantal jaar geleden gedempt in verband met de stabiliteitsproblemen van de dijk. De breedte van de voormalige watergang, in combinatie met de gemeentelijke groenstrook, maakt het mogelijk het referentie dijkprofiel aan te leggen.

Aan de buitendijkse zijde van de dijk ligt een berm van 7 tot 9 meter die in stand wordt gehouden. Ca. 150 meter ten zuiden van de Spinel is een ruwwaterleiding van Evides aanwezig binnen het dijkprofiel. Weer zuidelijk daarvan zijn leidingen van Air Liquide aanwezig binnen het dijkprofiel. Als gevolg van de aanwezigheid van deze leidingen zal de dijk op deze locaties als volgt worden uitgevoerd. Vanaf de buitenteen wordt een talud van 1:4 aangehouden, gelijk aan de huidige situatie. De kruinhoogte ligt op de minimaal vereiste dijktafelhoogte en de huidige dijkhoogte blijft daarom gehandhaafd. De kruin heeft een breedte van 3 m. Aan de binnenzijde van de dijk krijgt het talud een helling van 1:4.

De weg met een breedte van 8,8 m loopt over de binnenberm. Hiervoor hoeft de berm niet extra te worden verbreed. De weg (en hiermee de binnenberm) wordt onder een afschot van 1:50 gelegd. In het zuiden verplaatst de weg zich van de binnenberm naar de kruin. De oprit naar kruinhoogte wordt aangepast aan de toekomstige situatie waarbij de weg wordt doorgetrokken tot in dijkvak Kil IV.

Er wordt een fietspad op de voorberm aangelegd. Ter hoogte van Spinel en de afbuiging van de Wioldrechtse zeedijk worden aansluitingen tussen het fietspad en de weg gemaakt zodat fietsers kunnen afslaan richting bedrijventerrein of Tweede Tol. De duiker en brug bij Spinel worden verwijderd omdat deze in verband met de wegaansluiting van de nieuwe dijk op het Spinelpad niet meer inpasbaar is.

In de huidige situatie is in het zuidelijk deel van dit dijkvak aan de binnenzijde van de Kildijk een ondiepe sloot aanwezig. Aangezien deze sloot voldoet als afwatering wordt deze in het ontwerp gehandhaafd.

Om de veiligheid tegen inbraak van het achterliggende bedrijventerrein te behouden, is een extra maatregel voorzien. Hierbij gaat het sloottalud aan de binnenzijde over in een 1 m hoge aarden wal. Deze aarden wal met een hoogte van 1 m +mv en een 3 m brede kruin maakt een gemakkelijke toegang tot het bedrijventerrein met gemotoriseerd verkeer onmogelijk.

In het dijkvak Kil III staan bomen op de binnenberm langs de bestaande weg. Deze worden verwijderd. Aan de binnenzijde van de greppel worden de bomen gecompenseerd door aanplant op de aarden wal.

2.4.1.6 Dijkvak Dordtse Kil IV

Aan de binnendijkse zijde van dijkvak Kil IV heeft het gebied op dit moment een agrarische functie. Hierdoor is de ruimte aanwezig om het referentie dijkprofiel aan te leggen. Bij de inrichting van het voorgenomen bedrijventerrein Kil IV vindt afstemming plaats tussen de gemeente en het waterschap.

Aan de buitendijkse zijde van de dijk ligt een berm van 7 à 8 meter die in stand wordt gehouden. Vanaf de buitenteen wordt een talud van 1:4 aangehouden. De huidige kruinhoogte ligt boven de minimaal vereiste dijktafelhoogte en blijft behouden. De kruin heeft een breedte van 3 m. Aan de

binnenzijde van de dijk krijgt het talud een helling van 1:4. De berm is 10 m breed en wordt aangelegd op NAP +1,0 m.

Langs dijkvak Kil IV loopt geen weg. De toekomstige westelijke ontsluitingsweg voor het nieuwe bedrijventerrein Kil IV zal worden aangelegd op de binnenberm. Deze weg zal vanuit het noorden met een breedte van 8,80 m worden doorgetrokken tot ca. 300 m ten zuiden van de huidige bocht in de Wioldrechtse Zeedijk.

Vanaf dat punt wordt op de binnenberm een inspectiepad annex calamiteitenroute aangelegd met een breedte van 4 m. Het inspectiepad wordt aangelegd als betonplatenbaan of als lichte asfaltweg. Het inspectiepad wordt aan beide zijden afgesloten met een hek maar kan voor agrarische bewegingen gebruikt worden. De toegangen tot de agrarische percelen blijven behouden.

Het fietspad, van 3,5 m breed, ligt op de voorberm en gaat ter hoogte van km 25,0 over de dijk naar de binnenberm. Bij de binnenberm sluit het fietspad aan op het inspectiepad/de calamiteitenroute.

Aan de binnenzijde wordt de dijksloot naar binnen verlegd, met een diepe tot een halve meter onder polderpeil. De dijksloot heeft een bodembreedte van 0,5 m en een talud van 1:2. Met deze dijksloot kan de drainage van het agrarisch gebied gehandhaafd blijven en is de dijksloot voldoende groot gedimensioneerd dat geen extra compensatie voor waterberging in Kil IV nodig is.

In het dijkvak Kil IV staan geen bomen op de binnenberm of langs de bestaande weg. Het huis aan de Beerpolderweg wordt geventileerd. De aanwezige bomen, bij het huis, kunnen vanuit de dijkversterking worden behouden als landschappelijk element.

2.4.1.7 Dijkvak Transberg Noord

Het land aan de binnenzijde van de dijk in dijkvak Transberg Noord heeft een agrarische functie. Hierdoor is de ruimte aanwezig om het referentie dijkprofiel aan te leggen. Aan de buitenzijde van de dijk ligt buitendijks gebied met een maaiveldhoogte van circa NAP +2,5 m. Doordat er geen expliciete voorberm is, wordt gewerkt met een virtueel profiel. Vanaf de bermteen wordt een talud van 1:4 aangehouden. De huidige kruinhoogte van NAP +4,5 m is hoger dan de minimaal vereiste dijktafelhoogte en blijft behouden. De kruin heeft een breedte van 3,0 m. Aan de binnenzijde van de dijk krijgt het talud een helling van 1:4. De berm is 6,0 m breed en wordt aangelegd op NAP +1,0 m.

Langs de waterkering ligt geen weg. Op de binnenberm is een fietspad aanwezig dat tevens dienst doet als calamiteitenroute. Het fietspad ligt onder een afschot van 1:50 en is 4 m breed.

Aan de binnenzijde is een dijksloot voorzien met een diepte tot een halve meter onder polderpeil, een bodembreedte van 0,5 m en een talud van 1:2.

In het dijkvak Transberg noord staan geen bomen langs de binnenberm.

Ter hoogte van de knik in de dijk is een kazemat aanwezig op de binnenberm van de waterkering. Dit is het enige grote niet waterkerend object dat zich in dit dijkversterkingsproject bevindt. De kazemat is onderdeel van de kazematroute op het Eiland van Dordrecht en cultuurhistorisch van grote waarde.

Echter, de aanwezigheid van vreemde elementen in de waterkering is uit veiligheidsoogpunt niet wenselijk en strijdig met het beleid van het waterschap inzake nietwaterkerende elementen in de dijk. Gezien de hoge cultuurhistorische waarde heeft het waterschap ervoor gekozen om, in afwijking van zijn beleid, de kazemat te behouden onder de voorwaarde dat deze géén risico's vormt voor de stabiliteit.

Bij de aansluiting van Transberg noord met de Rijksstraatweg sluit het fietspad /inspectiepad dat op het binnentalud ligt aan op de Rijksstraatweg. Het dijkprofiel sluit met een glooiing aan op de Rijksstraatweg. Op deze locatie maakt het profiel als het ware een knik. Op het buitentalud van de Rijksstraatweg wordt een nieuwe klei- en grasbekleding aangebracht. Tevens is hier op ook de ontsluiting naar de paardenbak en de woningen van Transberg.

2.4.1.8 Dijkvak Rijksstraatweg

In het dijkvak Rijksstraatweg blijft de weg, de Rijksstraatweg, behouden. Deze cultuurhistorisch belangrijke weg bepaalt hiermee sterk de ligging en vorm van de waterkering. Gevolg is dat relatief weinig werkzaamheden nodig zijn omdat er geen veranderingen of verschuivingen van de

dijk plaatsvinden. Aan de buitendijkse zijde van de dijk ligt de afvalstort Transberg. Het waterschap heeft besloten de afvalstort niet op te nemen in het dijkprofiel.

Zowel ter hoogte van Transberg als verder naar het zuiden is een breed voorland aanwezig. Aan de buitendijkse zijde van de dijk ligt buitendijs gebied met een maaiveldhoogte van circa NAP +2,0 m tot zelfs meer dan NAP +5,0 m. Doordat er geen expliciete voorberm is, wordt gewerkt met een virtueel profiel. Vanaf de buitenteen wordt een talud van 1:4 aangehouden. De kruin ligt over het algemeen boven de minimaal vereiste dijktafelhoogte en de huidige kruinhoogte blijft behouden. De kruin heeft een breedte van 3 m.

In het meest zuidelijke deel van het plangebied zijn alleen maatregelen voorzien om de kleilaag op het buitentalud te vervangen. Aan het binnentalud zijn geen aanpassingen nodig omdat de kruin van de huidige dijk voldoende hoog ligt voor een overslagdebiet van 0,1 l/s/m.

De bestaande weg met een breedte van 7 m loopt vlak achter de kruin. De ligging en breedte veranderen niet. Er is langs de Rijksstraatweg geen apart fietspad voorzien.

Langs de gehele Rijksstraatweg staan bomen (soort: es, 180 stuks) op de binnenberm langs de bestaande weg. Deze zullen nu nog niet worden verwijderd. Over de natuur/bomencompensatie vindt momenteel overleg plaats tussen verschillende partijen. Dit overleg moet leiden tot een natuurcompensatieplan. Deze bomen maken hiervan onderdeel uit. Mogelijk dat deze bomen in de toekomst toch zullen worden verwijderd voor toekomstige ontwikkelingen. Hiervoor worden nu alvast nieuwe bomen gepland om de vleermuisroute in stand te houden. Bij de natuurcompensatie is als doel gesteld dat de vleermuisroute behouden moet blijven en de natuurcompensatie moet leiden tot een verbetering van het gebied.

2.4.1.9 Bijzondere elementen

In het traject van de dijkversterking bevinden zich, naast de al genoemde, nog enkele bijzondere elementen, die extra aandacht vragen.

Leidingentracé Evides – Air Liquide

In het kader van de dijkversterking is de leidingenkruising, van drie Evides-waterleidingen en een stikstofleiding van Air Liquide, met de Kildijk onderzocht. Deze waterleidingen, diameter 1.438 mm zijn van essentieel belang voor de regio Rijnmond: ze voorzien de gehele regio van drinkwater. Tevens is een stikstofleiding van Air Liquide op dezelfde locatie gelegen. Deze stikstofleiding is onder de Dordtsche Kil gekoppeld aan het zinkerpakket van de Evides-leidingen, maar ligt ter plaatse van de waterkering los van de waterleidingen.

Op basis van berekening naar de minimaal vereiste dijktafelhoogte is gebleken dat de leidingen hoog genoeg door de waterkering liggen, op NAP 4,45 m bij een minimaal vereiste dijktafelhoogte van NAP + 4,15 m. Het buitentalud ter hoogte van de leidingenkruising is echter niet stabiel en zou moeten worden aangepast. Hiernaast wordt de sloot aan de binnenzijde van de Kildijk verlegd omdat een bredere binnenberm nodig is. De aanleg van de extra binnenberm en de verlegging van de sloot leiden tot problemen bij de kruising van de leidingen. De zowel buitendijkse als binnendijkse knelpunten leiden tot aanpassingen van de leidingkruisingen.

Door zowel Evides als Air Liquide is een toetsberekening uitgevoerd (of in uitvoering) voor de ligging van de leidingen binnen het toekomstige dijkprofiel, gegeven het voor dit Projectplan opgestelde ontwerp. Op basis van deze berekening wordt verwacht dat de Evideswaterleidingen niet voldoen aan de uit NEN 3650 en NEN 3651 geldende eisen en dat ze ter plaatse van de buitenberm, de binnenberm en verder landinwaarts binnen de veiligheidszone verbeterd moeten worden (ze kunnen de extra bovenbelasting in de vorm van een berm niet opvangen en de huidige dimensionering van de leidingen is afgestemd op het oude veiligheidsprofiel).

Ook voor de stikstofleiding van Air Liquide wordt verwacht dat deze niet zal voldoen aan de gestelde eisen.

Indien de verwachtingen bewaarheid worden, dan zullen zowel de leidingen van Evides als Air Liquide, gefaseerd met het dijkversterkingsproject, moeten worden aangepast. Dit zal geschieden in de vorm van een aanpassing aan de huidige leidingen over de waterkering en niet in de vorm van vervanging door middel van gestuurde boringen. Het tracé van zowel de leidingen van Evides als die van Air Liquide blijft ongewijzigd qua horizontale ligging

HSL

In het zuidelijk deel van het plangebied ligt de HSL-tunnelbuis op een diepte van circa 14 m onder de waterkering. De kruinhoogte van de Kildijk is ter plaatse NAP +4,40 m, boven de minimaal vereiste dijktafelhoogte van circa NAP 4,3 m. De Kildijk zal niet verhoogd worden en alleen de helling van het buitentalud wordt aangepast en de kleilaag wordt vervangen. Het ontwerp valt binnen de huidige ontwerputgangspunten voor de HSL en levert geen risico's op voor de veiligheid van de HSL-tunnel.

HOOFDSTUK 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Dit doet het Rijk samen met andere overheden en met een Europese en mondiale blik. Alleen zo kan Nederland zich economisch blijven meten met andere landen.

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

Het Rijk is verantwoordelijk voor het integrale beheer van het hoofdwatersysteem en, samen met de waterschappen, verantwoordelijk voor de bescherming van Nederland tegen overstromingen. Het is belangrijk dat bij ruimtelijke plannen waaronder voor stedelijke (her)ontwikkeling rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige eisen op korte en lange termijn.

Naast preventie als primaire pijler bij de bescherming tegen overstromingen, is het waterveiligheidsbeleid ook gericht op het beperken van de gevolgen van een overstroming door keuzes in de ruimtelijke planning en het op orde krijgen en houden van de rampenbeheersing (meerlaagse veiligheid).

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

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Voor de realisatie van ruimtelijk beleid, neergelegd in structuurvisies, zetten de bestuursorganen op de drie niveaus in de praktijk een combinatie van bevoegdheden en middelen in: de zogenaamde instrumentenmix.

Bij de meeste nationale ruimtelijke belangen ligt het zwaartepunt bij communicatieve en bestuurlijke instrumenten. Ook de inzet van financiële middelen blijft van belang. De inwerkingtreding van de Wro heeft daarin geen wijzigingen aangebracht.

De verbinding tussen de drie overheidsniveaus wordt langs twee wegen bereikt. De eerste – niet in de Wro opgenomen – weg betreft de overleg- en afstemmingsvormen tussen de overheden over de aanwending van bevoegdheden, inzet van (financiële of communicatieve) middelen of het treffen van bestuurlijke maatregelen. Die afstemming is erop gericht duidelijkheid te geven over de belangen en verantwoordelijkheden van de verschillende bestuurslagen, om congruentie van beleid te bewerkstelligen en tegenstrijdige doelstellingen en besluiten te voorkomen.

Onderkend is dat deze weg niet in alle gevallen tot de gewenste of tijdige afstemming zal leiden, met name niet wanneer de belangenafweging van lagere overheden niet parallel loopt of hoeft te lopen met de belangenafweging die op een hoger niveau is gemaakt. Daarom heeft de wetgever in de Wro, ter waarborging van de nationale of provinciale belangen, een tweede weg aangegeven: de begrenzing van besluitmogelijkheden van lagere overheden in de «juridische kolom». Indien provinciale of nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken kunnen bij of krachtens provinciale verordening respectievelijk bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening bevat de regels op nationaal niveau.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Artikel 2.3.4. (algemene regels ter zake van gronden behorend tot een primaire waterkering met inbegrip van de beschermingszones) bepaalt dat met betrekking tot gronden waarop een primaire waterkering ligt of die de functie van primaire waterkering hebben, of beschermingszones, een bestemmingsplan kan worden vastgesteld dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het daaraan voorafgaande bestemmingsplan voor zover bij de verwezenlijking daarvan geen belemmeringen kunnen ontstaan voor:

- a. de instandhouding of versterking van het zandige deel van het kustfundament, of
- b. het onderhoud, de veiligheid of mogelijkheden voor versterking van de primaire waterkering.

Het bestemmingsplan beoogt de noodzakelijk gebleken dijkversterking mogelijk te maken en voldoet in dat opzicht aan het Barro.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Visie op Zuid-Holland

Met de Structuurvisie Infrastructuur en 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. Op 29 februari 2012 hebben Provinciale Staten de Actualisering 2011 van de Visie op Zuid-Holland vastgesteld.

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

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

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

Zuid-Holland wil de toekomstige overstromingsrisico's verkleinen. Sterkere keringen, aanpassingen in ruimtegebruik en omgaan met de overstromingsrisico's vormen de leidraad voor het provinciale waterveiligheidsbeleid. Versterking van de primaire en regionale waterkeringen, bescherming van kwetsbare (buitendijkse) gebieden en crisisbeheersing / calamiteitszorg zijn de belangrijkste onderdelen van het provinciale waterveiligheidsbeleid.

3.2.2 Verordening Ruimte

De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. Het volgende artikel is relevant voor het onderhavige plan:

Artikel 10 van de Verordening Ruimte bepaalt dat, onverminderd het bepaalde in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, primaire waterkeringen (kern- en beschermingszones) als zodanig worden bestemd en regels bevatten voor onbelemmerde werking, instandhouding en onderhoud van die keringen.

Andere bestemmingen zijn slechts toelaatbaar voor zover - ook met het oog op de zeespiegelstijging - er geen sprake is van significante belemmeringen voor het onderhoud, de veiligheid of de mogelijkheden voor versterking van de betreffende keringen. Daarbij is advies nodig van de beheerder van de waterkering

Het bestemmingsplan voldoet hieraan.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Dordrecht 2020

In de Structuurvisie Dordrecht 2020 worden de principes van het WDO akkoord onderschreven en wordt gesteld dat er moet worden geïnvesteerd in de kwaliteit van Dordtse Kil I en II.

De plattegrond van de stad en het raster van het logo zijn als een mozaïek: wijken, buurten en polders zijn de tegels met ieder een eigen kleur en karakter. De rivieren, dijken, wegen, spoorlijnen en groenzones vormen als het ware de specie die alles aan elkaar verbindt. Deze netwerken bepalen de structuur van de stad. In dit hoofdstuk behandelen we dit mozaïek en de netwerken.

De terreinen binnen het WDO gebied vallen in het leefmilieu "industrieterrein" (Zeehaven) en "bedrijventerrein".

Watersysteem

Het watersysteem van Dordrecht bestaat uit rivieren, havens, singels, kreken, sloten en plassen, en de waterkeringen en gemalen die dit water beheersen. Grote delen vallen samen met het groensysteem.

Dijkversterking

Dordrecht is goed beschermd tegen hoog water. Dijken beschermen het binnendijkse gebied. Het buitendijkse gebied ligt over het algemeen zo hoog dat deze gebieden ook bij extreem hoge waterstanden droog of vrijwel droog zullen blijven.

Door de klimaatverandering zullen de waterstanden op de rivier gemiddeld een halve meter per 100 jaar stijgen en zullen extremere weersomstandigheden optreden. Ook onder die omstandigheden moet Dordrecht goed beschermd blijven tegen extreem hoog water.

Waterschap Hollandse Delta onderzoekt op dit moment alle dijken en zal er in samenspraak met de gemeente, provincie en het Rijk voor zorgen dat deze in de komende decennia worden aangepast waar dat nodig is.

De visie beschouwt de waterkeringen als een gegeven, waarmee bij de toekomstige ontwikkeling van de stad rekening gehouden moet worden.

3.3.2 Westelijke Dordtse Oevers

In april 2009 hebben het rijk, de Provincie Zuid-Holland, het Havenbedrijf Rotterdam en de Gemeente Dordrecht de Bestuurlijke Overeenkomst Westelijke Dordtse Oever ondertekend. Hierin is de ambitie voor het gehele gebied (van Louter Bloemen t/m Dordtse Kil IV) verwoord en worden ook ontwikkelingen voor dit plangebied geschetst.

Het WDO gebied dient hiermee mede als opvang van bovenregionale vraag naar bedrijventerreinen. Door middel van nieuw te ontwikkelen terreinen op Dordtse Kil IV, uitgeefbare

kavels op bestaande terreinen en in de Zeehaven en herstructurering van bestaande terreinen is de ambitie om ongeveer 140 hectare bedrijfsterrein uitgeefbaar te maken, waarvan ongeveer 2/3 geschikt is voor logistiek. Ook zijn er afspraken gemaakt over de infrastructuur (knooppunt N3-A16, parallelstructuur en een nieuwe westelijke ontsluiting langs de waterkering Dordtsche Kil) en is het masterplan Zeehaven in de bestuurlijke overeenkomst opgenomen.

In het plan voor de dijkversterking is rekening gehouden met de plannen voor de Westelijke Dordtse oever.

HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten

4.1 Archeologie en cultuurhistorie

4.1.1 Regelgeving en beleid

Rijksbeleid:

Besluit ruimtelijke ordening en Monumentenwet 1988

Vanaf 1 januari 2012 dient in bestemmingsplannen rekening te worden gehouden met cultuurhistorie. Dit is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de modernisering van de monumentenzorg. In de Monumentenwet 1988 is het aanwijzen van rijksmonumenten geregeld en van beschermde stadsgezichten.

In de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is de vergunningverlening voor monumenten en beschermd stadsgezicht geregeld, maar ook de aanleg- c.q. sloopvergunning op grond van het bestemmingsplan.

Wet op de archeologische monumentenzorg

Sinds 1 oktober 2007 regelt de Wet op de archeologische monumentenzorg als onderdeel van de Monumentenwet 1988 de bescherming en het behoud van archeologische waarden in de bodem. De archeologische zorgplicht ligt bij de gemeente. Het belangrijkste doel van de wet is de bescherming van archeologische waarden op de oorspronkelijke plek, dus in de bodem zelf (in situ). De bodem biedt doorgaans de beste garantie voor een goede conservering.

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

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

Provinciaal beleid:

Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland

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

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

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

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

Op de genoemde kaarten zijn binnen het plangebied als elementen opgenomen:

- de 's Gravendeelsedijk, dijk van de polder Wioldrecht uit 1657, als landschappelijke lijn met redelijk hoge waarde;
- de Wioldrechtse Zeedijk, dijk van de polder Wioldrecht uit 1657, als landschappelijke lijn met hoge waarde;
- de kronkelende Westkil (in Dordtse Kil III), daterend van vóór de inpoldering in 1657, als landschappelijke lijn met redelijk hoge waarde.

Gemeentelijk beleid

Erfgoednota Dordrecht maakt geschiedenis; Erfgoedverordening Dordrecht en Structuurvisie

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

Beschermde monumenten

In het plangebied bevinden zich geen rijksmonumenten.

In het kader van het Monumenten Inventarisatieproject 1800-1945 van het Rijk, naar interessante objecten en gebieden uit die periode, zijn geen objecten geselecteerd.

In het plangebied zijn nog geen gemeentelijke monumenten aangewezen.

Archeologie

Al sinds de jaren '60 vindt archeologisch onderzoek plaats in de gemeente. Sinds 1995 is in Dordrecht een gemeentelijk archeoloog actief en sinds 1999 beschikt de gemeente Dordrecht over een opgravingsvergunning voor het eigen grondgebied. De gemeente voert dus sinds 1995 een eigen beleid wat betreft archeologie. Sinds de invoering van de Wet op de archeologische monumentenzorg in 2007 dienen archeologische waarden wettelijk in de besluitvorming rond ruimtelijke ordeningsprocessen meegewogen te worden. In de praktijk gebeurde dit in Dordrecht al sinds 1995.

In 2009 is de archeologische verwachtingskaart voor de gemeente Dordrecht opgesteld. De kaart is een detaillering en uitwerking van de kaarten die op nationale en provinciale schaal beschikbaar zijn.

Op het gemeentelijk grondgebied varieert de verwachting van laag tot zeer hoog. In het bij de kaart behorende rapport "'Stad en Slib: het archeologisch potentieel van het Eiland van Dordrecht in kaart gebracht" is de onderbouwing voor de hoogte van de verwachting verwoord.

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

In november 2012 zijn de beleidsnota en de beleidskaart archeologie Dordrecht vastgesteld.

Beleid en kaart zijn gebaseerd op de verwachtingskaart, sluiten aan op de al bestaande Erfgoedverordening en gelden gemeentebreed.

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

Elisabethsvloed van 1421. Hiermee sluit de gemeente aan op de Nationale Onderzoeksagenda Archeologie, waarin de relatie tussen mens en landschap in West Nederland binnen de middeleeuwse bewoningsgeschiedenis een speerpunt vormt en uitgewerkt moet worden.

De provincie Zuid Holland kent een grote waarde toe aan locaties die informatie bevatten over de ontginning van het veenlandschap in de middeleeuwen. Het is deze ontginning van het veen en de daarmee samenhangende structuren zoals kaden, dijken, sluizen en die ook nu nog beeldbepalend zijn voor het Hollands landschap. Het Eiland van Dordrecht speelt in landschap een opvallende rol vanwege het in 1421 verdrongen en daarna volledig afgedekte landschap, waaraan de huidige Biesbosch een blijvende herinnering is. Bij alle ingrepen in de bodem van Dordrecht dient zorg te worden besteed aan mogelijk aanwezige archeologische waarden.

Voor aanvang van grondwerkzaamheden dient dan ook onderzocht te worden of en waar zich archeologische sporen in het gebied aanwezig zijn en wat hun kwaliteit en waarde is. Als er archeologische behoudenswaardige waarden aanwezig zijn, dient de initiatiefnemer zorg te dragen voor behoud door planaanpassing of opgraven. Behoud in situ verdient daarbij de voorkeur.

Bij vaststellen van archeologische waarden en het omgaan met behoudenswaardige waarden dient gewerkt te worden volgens de eisen van de gemeente Dordrecht.

Deze verplichting geldt voor het gehele plangebied. In het plangebied is in 2008 en 2009 in het kader van dijkversterkingsplannen al archeologisch vooronderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn verwerkt in dit bestemmingsplan.

In het plangebied gelden twee archeologische waarden.

Waarde Archeologie 2 (rood):

hoge archeologische verwachting vanwege ligging in de hoger gelegen oeverzone van de na 1421 verdwenen rivier het Oude Maasje en de daarop verwachte locatie(s) van in 1421 verdronken dorpen.

Onderzoek is verplicht bij bodemingrepen dieper dan 70 cm –mv.

Waarde Archeologie 3 (oranje):

middelmatige archeologische verwachting vanwege ligging in het lager gelegen komkleigebied tussen de na 1421 verdwenen rivieren de Dubbel, het Oude Maasje en het huidige Hollands Diep.

Onderzoek is verplicht bij bodemingrepen dieper dan 100 cm –mv.

Kleur	Verwachting	Gebied	Dubbelbestemming Waarde archeologie	Beleed en onderzoeksplicht
	Zeer hoog	Historische stadskern en inclusief Spuihaven Terreinen op de – Archeologische- Monumentenkaart (AMK)	WR-A1	Voorafgaand aan vergunningplichtige bodemingrepen <u>dieper dan 40 cm beneden maaiveld</u> (straat- of terreinniveau) of gerekend vanaf keldervloeren of <u>sauterains 0 cm</u> dient als vooronderzoek een archeologisch bureauonderzoek en indien mogelijk een booronderzoek uitgevoerd en gerapporteerd te worden. De gemeente neemt het selectiebesluit op basis van vooronderzoek: 1. Planaanpassing conform afspraken 2. Archeologische begeleiding 3. Opgraving Bij een geplande paalzetting die zwaarder is dan 5% van het te bouwen oppervlak dient voorafgaand een opgraving uitgevoerd en gerapporteerd te worden
	Hoog	Devers en beddingen van al dan niet afgedekte rivieren buiten de historische stadskern	WR-A2	Voorafgaand aan vergunningplichtige bodemingrepen, <u>dieper dan 70 cm beneden maaiveld</u> (straat- of terreinniveau) dient een archeologisch vooronderzoek- bestaande uit een bureauonderzoek en een booronderzoek- uitgevoerd en gerapporteerd te worden. De gemeente neemt het selectiebesluit op basis van vooronderzoek: 1. Vrijstelling, eventueel onder voorwaarden 2. Planaanpassing conform afspraken 3. Vervolgonderzoek in de vorm van een waarderend proefsleuvenonderzoek of een definitief onderzoek in de vorm van een begeleiding of een opgraving Bij een geplande paalzetting die zwaarder is dan 5% van het te bouwen oppervlak dient voorafgaand een opgraving uitgevoerd en gerapporteerd te worden
	Middelmatig	Komkleigebied ofwel het afgedekte middeleeuwse klei- op veenlandschap buiten de historische stadskern	WR-A3	Voorafgaand aan vergunningplichtige bodemingrepen <u>dieper dan 100 cm beneden maaiveld</u> (straat- of terreinniveau) dient een archeologisch onderzoek- bestaande uit een bureauonderzoek en een booronderzoek- uitgevoerd en gerapporteerd te worden. De gemeente neemt het selectiebesluit op basis van het vooronderzoek: 1. Vrijstelling, eventueel onder voorwaarden 2. Planaanpassing conform afspraken 3. Vervolgonderzoek in de vorm van een waarderend proefsleuvenonderzoek of een definitief onderzoek in de vorm van een begeleiding of een opgraving Bij een geplande paalzetting die zwaarder is dan 5% van het te bouwen oppervlak dient voorafgaand een opgraving uitgevoerd en gerapporteerd te worden
	Laag	Overige (geërodeerde, jonge, ontgrond) gebieden buiten de historische stadskern		Bodemingrepen zijn in principe vrijgesteld, m.u.v. ingrepen tot op of in het pleistocene zand, niet zijnde heilpalen.
	Onbekend	Waterwegen rond het eiland van Dordrecht inclusief Wantij		Conform convenant Rijkswaterstaat, Staat der Nederlanden en Rijksdienst Cultureel Erfgoed

4.1.2 Onderzoek

Gemeentelijke bescherming objecten, structuren en gebieden

De binnenstad, negentiende-eeuwse schil en Dubbeldam zijn afgerond, momenteel wordt gewerkt aan het buitengebied van het Eiland van Dordrecht. Daarna volgen nog de Ring 20-40, de Ring 40-60 en de nieuwere wijken. De selectie voor bescherming van objecten, structuren en gebieden door plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst wordt voor dit gebied op zijn vroegst verwacht in 2014, als onderdeel van het onderzoek naar de zogenaamde Ring 20-40.

Na selectie moet nader onderzoek naar de aanwezige cultuurhistorische waarden uitwijzen wat daadwerkelijk voor bescherming in aanmerking komt.

Gebieden waar nader onderzoek wordt uitgevoerd, zijn:

Buurtschap Wioldrecht

De buurtschap is kort na 1657 ontstaan aan het westeind van de Amstelwijckweg (oorspronkelijk Reeweg), rond de veerstoeper van het veer naar 's Gravendeel. Dit veer ontstond kort na 1657 en functioneerde tot de aanleg van de Kiltunnel in 1977. In de oorlogsdagen van 1940 zijn het buurschap, het veer en de veerstoeper zwaar beschoten. Veel oorspronkelijke bebouwing moest gesloopt worden. Onderzoek naar en waardering van de bebouwing en de veerstoeper moet nog plaatsvinden.

Wioldrechtse Zeedijk

De dijk van de polder Wioldrecht uit 1657 met karakteristieke dijkbebouwing aan weerszijden. De dijk is rond 1977 geheel vernieuwd. De karakteristieke knik in de zuidpunt van de Beerpolder is gehandhaafd. Hier staat ook de verderop genoemde kazemat.

Het behoud van deze knik is in het bestemmingsplan door middel van de bestemmingen 'Groen' en 'Waterstaat-Waterkering' zeker gesteld.

Cultuurhistorische objecten/elementen

In 2011 is een inventarisatie van cultuurhistorische objecten voor het Eiland van Dordrecht gereed gekomen. Hierin zijn binnen het plangebied de volgende objecten opgenomen:

Gemaalcomplex Beerpolder

Aan de Oude Beerpolderskade 2. Het gemaal was bestemd voor de bemaling van de Beerpolders. Sinds 1727 lag hier een sluis in de West-later de Sluiskil. In 1926 is hier een elektrisch gemaal met gemaalwachterswoning gebouwd (nr. Do064).

De gemeente heeft dit gemaal enige jaren geleden met het oog op de ontwikkeling van bedrijventerrein Dordtse Kil IV onder het voorkeursrecht gemeenten aangekocht. Bij de aankoop is besloten het complex te zijner tijd te slopen. Het dijkversterkingsplan, waarvoor dit plan wordt opgesteld, gaat eveneens uit van sloop. De toekomstige primaire waterkering beslaat een groot deel van de locatie van het oude gemaalcomplex.

Voorafgaand aan sloop wordt bouwhistorisch onderzoek uitgevoerd, zodat de cultuurhistorische waarden van het complex kunnen worden gedocumenteerd.

Gemaalcomplex Loudon

Aan de Wioldrechtse Zeedijk 199. Het gemaal is bestemd voor de bemaling van de polder Wioldrecht. Sinds circa 1657 was het een sluis in de Westkil, in 1868 werd op de locatie een stoomgemaal gebouwd. Circa 1939 is het omgebouwd tot motorgemaal (nr. Do065).

Spinel - bakstenen heulbrug met duiker en oprijlaan

Gelegen op de kruising Spinelpad en Wioldrechtse zeedijk. De heulbrug met duiker hoort bij de oprijlaan naar de verdwenen 17e-eeuwse buitenplaats Wielhoven (nr. Do113). De oprijlaan - nu Spinel-pad - van de verdwenen 17e-eeuwse buitenplaats Wielhoven, met aan weerszijden een rij beukenbomen (nr. Do124), lopend vanaf de bakstenen heulbrug (nr. Do113).

Bij de uitwerking van het plan voor de dijkversterking is gebleken dat de bakstenen heulbrug niet gehandhaafd kan worden. Op korte termijn vindt er nader onderzoek plaats in verband met het documenteren en veiligstellen van bouwhistorische elementen van de brug.

Kazemat Beerpolder (x-y coördinaten: 103.157 – 418.098)

Gelegen direct ten noorden van de zuidpunt van de Oude Beerpoldersekade (in de knik).

Onderdeel van de kazemattenlinie aan de zuidrand van het Eiland en onderdeel van de verdedigingslinie van het Zuidfront van de Vesting Holland. De linie is voor het overgrote deel gebouwd in april 1940. De linie met ruim 50 kazematten wordt in z'n geheel als gemeentelijk monument aangewezen.

Daarnaast is de Rijksstraatweg - bestaande uit het ensemble van straatweg, dubbele bomenrij en wegsloten - een bijzonder cultuurhistorisch element in het plangebied. De bomenrijen zijn onderdeel van het Boomstructuurplan Dordrecht (2009). De weg is aangelegd rond 1820 en liep oorspronkelijk van de stad Dordrecht tot het veer bij Willemsdorp. Het was de belangrijkste verbindingroute tussen Rotterdam- en Breda, de voorloper van de huidige A16. Het belang van de weg verminderde aanzienlijk na het gereedkomen van spooraanleg in 1872.

Archeologie

In het plangebied zijn diverse kleinschalige archeologische onderzoeken uitgevoerd.

- - 7104, losse vondsten 17e-eeuwse buitenplaats Wielhoven
- - 7105 en 9808, losse vondsten 17e-eeuwse buitenplaats Krab- en Landzicht
- - 9707 en 9809, losse vondsten 17e-eeuwse buitenplaats Amstelwijck.

De losse vondsten dateren allen uit de periode na de inpoldering van 1657 en komen uit sporen van de rond 1970 verdwenen buitenplaatsen.

In het noorden van Dordtse Kil III is in 1998 een grootschalig weerstandsonderzoek en beperkt booronderzoek uitgevoerd (project 9806). Het betreft hier een onderzoek naar de loop van het Oude Maasje en de bijbehorende oeverzone. Vastgesteld werd destijds dat het in 1421 verdrinken landschap al zodanig geërodeerd is, dat archeologische waarden niet meer aanwezig of niet behoudenswaardig zijn.

Binnen het plangebied Dijkversterking West zelf is in 2008 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd, waarin de archeologische verwachting voor het plangebied is uitgewerkt en toegelicht (Bex en Van der Roest 2008, GAR 589).

Sinds 1659 maakt het plangebied deel uit van de Polder Wieldrecht. Tussen 1659 en 1421 maakte het deel uit van het grote zoetwatergetijdegebied, dat was ontstaan na de Sint Elisabethsvloed en daaropvolgende rivierdijkdoorbraken. Het achterland van Dordrecht was hierdoor ruim 2 eeuwen onbruikbaar voor landbouw en veeteelt.

De huidige Biesbosch is daar een nog levend restant van. Het plangebied werd rond 1100 ontgonnen en maakte tot 1421 deel uit van de in de 13e eeuw ingedijkte 'Grote Waard'. Tot 1421 stond dit achterland bekend als de graanschuur van Holland. In het plangebied ligt het - vermoedelijk nog intacte - afgedekte laatmiddeleeuws landschap bewaard onder het zogenaamde Merwededek. Dit pakket duidelijk gelaagde klei- en zandafzettingen met zoetwaterschelpen behoort tot de Formatie van Echteld en is binnen het plangebied afgezet na 1421 en vóór 1659.

Tot op heden lijkt de laatmiddeleeuwse bewoning zich geconcentreerd te hebben op de oevers van de aanwezige rivieren. Dit was waarschijnlijk meer uit economisch oogpunt dan een kwestie van veiligheid. De rivieren die door het Eiland van Dordrecht liepen, hebben slechts moeilijk herkenbare oeverwallen afgezet. Binnen het plangebied zijn de noord- en zuidoever van de stroomgordel van het Oude Maasje de kansrijkste delen op aanwezigheid van laatmiddeleeuwse bewoningssporen. Aangezien er sprake was van een bedijkt gebied, kunnen huisplaatsen, al dan niet op hillen of werven, ook in de komgebieden binnen de Grote Waard aanwezig zijn. Laatmiddeleeuwse bewoningssporen worden verwacht vanaf 0,70 meter beneden maaiveld.

Op twee locaties zijn vermoedelijk nog oudere stroomgordelafzettingen aanwezig, waarvoor een middelhoge archeologische verwachting op aanwezigheid van bewoningssporen geldt. Verwachte bewoningssporen uit de Nieuwe Tijd – in dit geval van ná 1659 – betreffen twee mogelijk nog deels intacte terreinen van 17e en 18e eeuwse buitenplaatsen. Het noordelijkst gelegen betreft de locatie van de 17e eeuwse Catharinahoeve. Dit was een boerderij die waarschijnlijk heeft toebehoort aan de circa 500 m ten noorden hiervan gelegen buitenplaats Wielhoven. Deze buitenplaats is in het recente verleden door de aanleg van de Kiltunnel geheel verdwenen. De boerderij was waarschijnlijk gelegen in de zuidoostelijke hoek van de kruising van de Spinel en de Wieldrechtse Zeedijk.

Op recente luchtfoto's is een slotenpatroon te zien dat waarschijnlijk deel heeft uitgemaakt van het hoefeterrein. Door bouwactiviteiten in verband met de aanleg van het industrieterrein Dordtse Kil III, zijn deze waarschijnlijk verdwenen. De tweede locatie betreft de buitenplaats Kilzigt. Deze bevindt zich in de noordoostelijke hoek van het plangebied waar het noordzuid georiënteerde deel van de Wieldrechtse Zeedijk afbuigt in oostelijke richting. Hier is op luchtfoto's een slotenpatroon te zien dat deel uitmaakte van de buitenplaats Kilzigt. Waarschijnlijk gaat het om het siertuingedeelte; het woonhuis van de buitenplaats is al tijdens een eerdere dijk aanpassing verdwenen of ligt nog onder de huidige dijk. Bewoningssporen behorende tot de buitenplaatsen kunnen aan, of direct onder, het huidige maaiveld aanwezig zijn.

In 2009 is een veldonderzoek uitgevoerd in het plangebied (H. Jansen & H.E. Bouter 2010, GAR 761). Dit onderzoek bestond uit een inventariserend veldonderzoek door middel van 186 grondboringen aan de binnendijkse zijde van de rivierdijk. Doel van dit veldonderzoek was het toetsen van de specifieke archeologische verwachting voor het plangebied aan de hand van een door de gemeente opgesteld Programma van Eisen.

Tijdens het booronderzoek is gebleken dat het plangebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een circa 4 meter dik Merwededek, erosief liggend op het Hollandveen. Ten noorden van de Kiltunnel kan een deel van de aangetroffen zandlagen behoren tot oudere stroomgordelafzettingen, maar de top hiervan lijkt niet meer intact te zijn. Er komen in het plangebied geen zware komklei-afzettingen voor: er is geen intact afgedekte middeleeuwse klei-op-veenlandschap aangetroffen.

In nagenoeg het gehele plangebied komt net onder de al opgebrachte dijkverhoging een dunne laag voor met veel baksteenresten en plantenresten. Dit is een restant van een oud maaiveldniveau van vóór de aanleg of verbetering van de Kildijk in de jaren zeventig. Ter plaatse van de voormalige buitenplaatsen zijn op het oude maaiveldniveau onder het dijklichaam baksteenpuin en mortelresten aangetroffen. Dergelijk materiaal duidt op de periferie van een buitenplaats.

In de onderliggende lagen zijn nergens archeologische resten aangetroffen. Dit ligt in lijn met de sedimentaire opbouw van de ondergrond waarbij geen intacte top van het veen of stroomgordelafzettingen zijn aangetroffen.

4.1.3 Conclusie

Cultuurhistorisch waardevolle objecten/elementen

Er is een aantal cultuurhistorisch waardevolle objecten en structuren te benoemen. Er dient nog nader onderzoek plaats te vinden. Met name naar wat er voor bescherming als monument in aanmerking komt.

Concreet betreft het:

- kazemat in zuidpunt Beerpolder als onderdeel van een verdedigingslinie (1940).

Dit element heeft in de verbeelding van het bestemmingsplan de aanduiding cultuurhistorische waarde (cw). Behoud van deze waarden is het uitgangspunt. Voorafgaand aan sloop dient minimaal een bouwhistorisch onderzoek uitgevoerd te worden.

Archeologie

De middelmatige tot hoge archeologische verwachting zoals voor het plangebied Dijkversterking West is opgesteld tijdens het bureauonderzoek van het plangebied in 2008 is door het veldonderzoek in 2009 niet bevestigd.

Er zijn in het plangebied geen behoudenswaardige archeologische waarden aangetroffen. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken en resultaten is de waarde archeologie niet opgenomen in de verbeelding en de bijbehorende regels: voor het hele plangebied geldt een vrijstelling van de archeologische onderzoeksplicht.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

4.2.1 Regelgeving en beleid

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

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

4.2.2 Onderzoek

In dit bestemmingsplan is milieuzonering vanwege bedrijfsactiviteiten niet aan de orde.

4.2.3 Conclusie

Milieuzonering is in dit bestemmingsplan niet aan de orde.

4.3 Bodemkwaliteit

4.3.1 Regelgeving en beleid

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in verband met de uitvoerbaarheid van een project rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak.

In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt voor de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Bodemkwaliteitskaart Dordrecht

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

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

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

4.3.2 Onderzoek

Voor zover bekend zijn in het dijklichaam geen bodemverontreinigingen aanwezig. Op en in de omgeving van de locatie vinden verschillende potentieel bodembedreigende activiteiten plaats of hebben in het verleden plaatsgevonden. Hierbij is in eerste instantie een grens van ± 100 m gehanteerd voor de mogelijke beïnvloedingssfeer van de dijkverzwaring (de grens bij 'standaard' onderzoek ligt op 25 m).

Voor in totaal 8 locaties die mogelijk binnen de invloedssfeer van de dijkverzwaring liggen is een vooronderzoek uitgevoerd [Grontmij, 2009a]. De resultaten van de verdachte locaties die mogelijk van invloed zijn op de werkzaamheden voor de dijkversterking zijn hieronder samengevat.

Op twee onderzochte locaties in het dijktraject Wieldrecht zijn bodemverontreinigingen aanwezig.

Op het adres Wielhovenstraat 62 zijn grond en grondwater sterk verontreinigd met minerale olie. Deze locatie bevindt zich op minder dan 25 meter afstand van de zone waar de werkzaamheden ten behoeve van de dijkversterking zullen plaatsvinden.

Ter plaatse van de adressen Wielhovenstraat 53 tot en met 59 is in het grondwater een cyanideverontreiniging aanwezig. De verontreiniging bevindt zich op een afstand van meer dan 25 meter tot het plangebied, en bevindt zich buiten de invloedssfeer van de locatie.

Ten noorden van de voormalige stortplaats Transberg, langs de Oude Beerpoldersekade, hebben diverse slootdempingen plaatsgevonden met onbekend dempingsmateriaal. Deze dempingen bevinden zich op minder dan 25 meter afstand van de voorgenomen werkzaamheden.

Bij de voormalige stortplaats Transberg zijn verontreinigingen aanwezig in grondwater en grond. In het grondwater en de grond ten zuidoosten van de stortplaats zijn gehalten benzeen aangetroffen boven de interventiewaarde. Ten oosten van het stort zijn in het grondwater

benzeen, ethylbenzeen en xylenen aanwezig, de concentraties overschrijden de interventiewaarden. Deze concentraties zijn niet in of voorbij de kwelsloot aan de oostzijde waargenomen. De concentratie aan benzeen in het grondwater overschrijdt ten noorden van het stort de tussenwaarde.

Ook binnen en onder de voormalige stortplaats zijn grond en grondwater verontreinigd. Deze verontreinigingen zijn hier niet nader gespecificeerd omdat de versterking van de waterkering niet richting Transberg zal plaatsvinden.

De voorgenomen dijkversterking kan effect hebben op de bodem tijdens de aanlegfase. In de eindsituatie, na realisatie van de dijkversterking is er geen effect. In de aanlegfase worden bestaande watergangen gedempt en nieuwe watergangen worden gegraven.

Bij graafwerkzaamheden naast Wieldrecht en rondom de voormalige stortplaats Transberg (zowel noord als oost van de stortplaats) moet rekening worden gehouden met mogelijk verontreinigde grond. Mogelijk kan de bij de ontgravingswerkzaamheden vrijkomende (verontreinigde) grond worden hergebruikt. Dit is afhankelijk van de plaats van voorkomen, de verontreinigingsgraad en de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Dordrecht. Bij hergebruik op locatie is er geen effect op de bodemkwaliteit. Indien de grond niet kan worden hergebruikt, wordt deze afgevoerd en vervangen door schone grond, hierdoor neemt de bodemkwaliteit lokaal toe.

Ten behoeve van de dijkversterking moet nieuwe grond worden aangevoerd en verwerkt in de waterkering. Of er effect op de bodemkwaliteit optreedt, hangt af van de kwaliteit van de aangevoerde grond. Deze is niet bekend.

4.3.3 Conclusie

De bodemkwaliteit geeft geen belemmering voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

4.4 Duurzaamheid

4.4.1 Regelgeving en beleid

Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4)

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

De verschillende transities zijn ondergebracht in drie clusters:

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

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

Ook blijkt de waardering van het stedelijk gebied steeds meer gekoppeld te worden aan de waardering van het landelijk gebied en omgekeerd. Het milieubeleid draagt echter ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Milieu en ruimtelijke ordening raken steeds meer verweven. Milieubeleid en ruimtelijk beleid moeten elkaar dan ook versterken.

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

Maatschappelijk Duurzaam Ontwerpen

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

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

4.4.2 Onderzoek

Doelstelling van de dijkversterking is dat de waterkering voor de komende 50 jaar voldoende bescherming biedt tegen overstromingen. De dijkversterking is zowel uit een oogpunt van veiligheid als qua levensduur als duurzaam aan te merken.

4.4.3 Conclusie

De dijkversterking voorziet in een duurzame oplossing tegen overstromingen vanwege hoog water op de Dordtsche Kil.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Regelgeving en beleid

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

Besluit externe veiligheid inrichtingen

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

Besluit externe veiligheid buisleidingen

Sinds 1 januari 2011 geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Hierin zijn risicoafstanden opgenomen voor ondergrondse buisleidingen met gevaarlijke stoffen.

Voor wat betreft het groepsrisico is de verantwoordingsplicht wettelijk geregeld. Het Bevb werkt door in besluitvorming op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet ruimtelijke ordening, zoals bestemmingsplannen.

Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

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

Provinciaal beleid: CHAMP

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

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

Gemeentelijk beleid: toetsingskader externe veiligheid

Conform de vereisten van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bebv) en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen wordt aandacht besteed aan externe veiligheid. Op grond van deze besluiten zijn gemeenten verplicht tot het doen van een groepsrisicoverantwoording. De verantwoording van het groepsrisico vindt plaats

aan de hand van het gemeentelijk risicobeleid zoals is opgenomen in het Toetsingskader Externe Veiligheid. Hierin wordt aandacht besteed aan het plaatsgebonden risico, het groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten.

Voor externe veiligheid (EV) worden twee normstellingen gehanteerd:

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

Plaatsgebonden risico

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

Groepsrisico

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

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

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

4.5.2 Onderzoek

De primaire waterkering is geen (beperkt) kwetsbaar object en geen risicovolle inrichting. In de huidige situatie en autonome ontwikkeling zijn geen knelpunten met betrekking tot externe veiligheid aanwezig.

Ten behoeve van het MER is een inventarisatie uitgevoerd van de nabije omgeving. Hierbij zijn de diverse inrichtingen en objecten geïnventariseerd die van belang kunnen zijn voor de externe veiligheid.

Inrichtingen

In de buurt van het plangebied liggen de volgende risicovolle inrichtingen:

- Chempropak, Duyvisweg 45 (Zeehaven);
- Van der Lee, Duyvisweg 35 (Zeehaven);
- Vopak, Wioldrechtseweg 50 (Zeehaven);
- Ashland, Wioldrechtseweg 39 (Zeehaven);
- Transnational Blenders, Wioldrechtseweg 37 (Zeehaven);
- SST Staalstechniek, Bunsenstraat 95 (Kil II);
- Keima dakbedekkingen, Planckstraat 63 (Kil II);
- Quartzline, Daltonstraat 54 (Kil II);
- Safety oefencentrum, Spinel 100 (Kil III);
- Texaco "De Zuidpunt";
- Dasic Holland (aan de overzijde van het Kil).

Risicovolle objecten nabij het plangebied zijn:

- Bovengrondse hoogspanningslijnen;
- Provinciale weg N217;
- Leidingen.

Risicogevoelige objecten nabij het plangebied:

- Woningen Wieldrecht;
- Woningen Polder Oudendijk;
- Woningen Rijksstraatweg;
- Makro (Kil III).

Er zijn geen knelpunten met betrekking tot externe veiligheid. De transporten van materiaal en materieel betreffen geen gevaarlijke stoffen en zijn daarom niet van invloed op de externe veiligheid. Het transport van gevaarlijke stoffen over de N217 legt beperkingen op aan toekomstige ontwikkelingen nabij de Kiltunnel: hier zijn geen kwetsbare objecten toegestaan. In geen van de varianten zijn nieuwe kwetsbare objecten voorzien.

De situatie na realisatie is gelijk aan de autonome ontwikkeling. Ook de aanlegfase leidt niet tot knelpunten met betrekking tot externe veiligheid. De totaalbeoordeling is neutraal.

Transportroutes

Watertransport gevaarlijke stoffen

Over de Dordtse Kil vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Conform de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen wordt rekening gehouden met de onderstaande aantallen transporten.

Stof	omschrijving	Aantal transporten per jaar
LF1	Brandbare vloeistoffen	7.430
LF2	Zeer brandbare vloeistoffen	5.694
LT1	Toxische vloeistoffen	91
GF2	Brandbare gassen	70
GF3	Licht ontvlambare stoffen	3.809
GT3	Toxische gassen	41

Tabel: aantal transporten gevaarlijke stoffen Dordtse Kil

Op basis van bovenstaande aantallen en bijlage 1 van de (concept) Handleiding risicoanalyse transport is een inschatting gemaakt van de externe veiligheidsrisico's. De PR 10-6 ligt op het water. Het groepsrisico wordt geschat op minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

Voortvloeiend op de AMvB transport externe veiligheid wordt in het eindrapport Basisnet water (min. V&W 2008) voor nieuwe ontwikkelingen langs de Dordtse Kil een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 40 meter vanaf de waterlijn van de rivier aangehouden. In dit gebied mogen geen nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten worden gesitueerd. Binnen het PAG is in dit plangebied één gebouw aanwezig, restaurant Chez Heeren Janssen.

Wegtransport gevaarlijke stoffen

Wegtransport van gevaarlijke stoffen verloopt via de N217 en de Rijksstraatweg. Daarnaast ligt het plangebied nabij de A16 met doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen.

In de onderstaande tabel zijn de aantallen transporten met gevaarlijke stoffen opgenomen. Voor de A16 is dat gebeurt aan de hand van het vervoersplafond Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, voor de overige wegen aan de hand van tellingen.

Stof	omschrijving	Aantal transporten per jaar			
		A16 ten noorden van N217	A16 ten zuiden van N217	N217	Rijksstraatweg
LF1	Brandbare vloeistoffen	41.847	53.583	4.388	3.611
LF2	Zeer brandbare vloeistoffen	79.631	98.913	2.189	2.197
GF1	Brandbare gassen	104	-	48	48
GF2	Brandbare gassen	104	2.939	-	-

GF3	Zeer brandbare gassen	500	9.047	216	144
LT1	Toxische vloeistoffen	4.070	5.665	334	336
LT2	Toxische vloeistoffen categorie 2	7.897	10.447	162	162
GT3	Toxische gassen categorie 3	16	613	10	10

Tabel: aantal transporten gevaarlijke stoffen

Voor de N217 en de Rijksweg ligt de PR 10-6 op de weg zelf. Voor de A16 ligt de PR 10-6 ten noorden van de N217 op 22 meter uit het hart van de weg en ten zuiden van de N217 op 45 meter uit het hart van de weg. Binnen die zones zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig. Het groepsrisico bedraagt ter hoogte van het plangebied maximaal 0,05 maal de oriëntatiewaarde en is daarmee verwaarloosbaar.

Vooruitlopend op de AMvB transport externe veiligheid wordt in het eindrapport Basisnet weg (min. V&W 2009) voor nieuwe ontwikkelingen langs de A16 een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter vanaf de zijkant van de buitenste rijstrook aangehouden. In dit gebied mogen geen nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten worden gesitueerd.

Railtransport gevaarlijke stoffen

Ten noorden van het plangebied loopt de raccordementslijn naar de Zeehavens. De lijn wordt ook gebruikt voor het transport van brandbare vloeistoffen van en naar de Zeehavens. In de onderstaande tabel zijn de aantallen transporten van gevaarlijke stoffen waarmee rekening wordt gehouden opgenomen. Deze aantallen zijn gebaseerd op de vergunning voor het emplacement en betreffen een worst case. De op- en overslag van de categorie zeer giftige vloeistoffen is in de Zeehavens niet bekend. Betreft dus zeer waarschijnlijk transport in andere richtingen vanaf het emplacement).

Stof	omschrijving	Aantal wagons per jaar
C3	Brandbare vloeistoffen	332
D4	Zeer giftige vloeistoffen	159

Tabel: aantal wagons gevaarlijke stoffen raccordementslijn

Vanwege de lage snelheid op de lijn is er geen sprake van een PR 10-6 contour. Het invloedsgebied van de lijn is 200 meter vanuit het hart van de lijn en reikt tot over dit plangebied. Daarbinnen liggen de woningen in Wioldrecht en aan de Amstelwijckweg. De populatiedichtheid is echter zo gering dat conform de vuistregels van de Handreiking risicoanalyse transport het groepsrisico onder de 0,1 maal de oriëntatiewaarde blijft.

Ten oosten van het plangebied loopt de spoorlijn Kijfhoek-Lage Zwaluwe. Over deze spoorlijn worden grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen getransporteerd. Het invloedsgebied reikt tot over dit plangebied, echter met een afstand van minimaal 200 meter hoeft bij dit bestemmingsplan geen rekening te worden gehouden met de externe veiligheidsrisico's van dit vervoer.

Buisleidingen

Net buiten de noordelijke plangrens ligt een hogedrukaardgasleiding van 12 inch en 40 bar. Op grond van een indicatieve risico-analyse is bepaald dat de PR 10-6 op de leiding zelf ligt. Het groepsrisico ligt meer dan een factor 10 onder de oriëntatiewaarde. Binnen het invloedsgebied zijn geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voorzien die tot een hoger groepsrisico kunnen leiden.

Ter hoogte van de Transberglocatie ligt in het plangebied een hogedrukaardgasleiding het plangebied.

Ter hoogte van het plandeel Dordtse Kil III wordt de waterkering doorkruist door een stikstofleiding van 6 inch en 64 bar van Air Liquide. Gelet op de aard van de stof is er geen sprake van relevante externe veiligheidsrisico's.

De hierboven genoemde leidingen zijn op de verbeelding aangegeven met een belemmeringenstrook.

Toetsingskader externe veiligheid, CHAMP-methodiek **Plaatsgebonden risico**

Geconcludeerd kan worden dat er geen knelpunten zijn met het plaatsgebonden risico.

Binnen het plasbrandaandachtsgebied van de Dordtse Kil is één bestaand beperkt kwetsbaar object aanwezig, restaurant Chez Heeren Jansen.

Groepsrisico

Groepsrisico levert geen belemmeringen op voor dit bestemmingsplan.

Ruimtelijke maatregelen met het oog op externe veiligheid

Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt zodat er geen toename van het groepsrisico wordt voorzien.

Binnen het plasbrandaandachtsgebied langs de Dordtse Kil is geen nieuwe bebouwing toegestaan. Kwetsbare objecten kunnen niet uitbreiden.

Scenario's

Aardgastransportleiding

Er liggen twee aardgastransportleidingen in en nabij het plangebied:

- W-524 inclusief de leiding naar het gasdrukmeet- en regelstation langs de Amstelwijckweg (12 inch, 40 bar, invloedsgebied 140 meter)
- A-667 ten oosten van het spoor vanaf het glastuinbedrijf aan de Rijksstraatweg (48 inch en 80 bar), invloedsgebied 590 meter). De leiding kruist het plangebied 90 meter ten noorden van de caravanstalling.

Er zijn verschillende incidenten met aardgas mogelijk. In de onderstaande tabel zijn de mogelijke scenario's weergegeven die bij incidenten met brandbaar gas onder druk voor kunnen komen:

Categorie	Scenario	Effecten/schadebeeld
Brandbaar gas onder druk	Uitstroming zonder ontsteking	gehinderde communicatie Gehoorsbeschadiging (mogelijke drukeffecten)
	Uitstroming met directe ontsteking: fakkelbrand (+ vuurbal)	Brandwonden Ontstaan van secundaire branden
	Uitstroming met vertraagde ontsteking: gaswolkontbranding (+ fakkelbrand)	Brandwonden Ontstaan van secundaire branden Longbeschadiging door inademing van hete verbrandingsproducten Mogelijke drukeffecten

Tabel 5: Mogelijke scenario's bij brandbaar gas onder druk "Handreiking voor optreden tijdens buisleidingincidenten", december 2006 Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid

Voor de effectafstanden wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde "gele kaart". Hierop staan de instructies voor de hulpdiensten vermeld, gebaseerd op de situatie na 10 minuten na de breuk van een aardgasleiding. Er wordt verondersteld dat de hulpdiensten niet eerder dan 10 minuten na aanvang van het incident ter plaatse kunnen zijn.

In de onderstaande tabel worden de verschillende effectafstanden weergegeven met de warmtestraling. Indien er een breuk optreedt en er een brandende verticale fakkel (jet) ontstaat. De effectafstanden gelden voor de hogedruk aardgastransportleiding van 12 inch, met een druk van maximaal 40 bar en een leiding van 48 inch en maximaal 80 bar.

	Kortdurende blootstelling	Langdurende blootstelling	12 inch hogedruk	48 inch hogedruk
10 kW/m ²	PBM	Secundaire branden	100	400
3 kW/m ²	Veilig	PBM	150	800
1 kW/m ²	veilig	veilig	250	1300

Tabel 6: Contouren (in meters) van warmtestraling bij aardgastransportleidingen "Gele kaart, versie 6 september 2008

Binnen de 10 kW/m² –contour dient rekening te worden gehouden met het ontstaan van secundaire branden. Volledig beschermde brandweermensen met ademlucht zijn bij 3 kW/m² veilig. Onbeschermde hulpverleners en omstanders zijn pas veilig bij 1 kW/m². De aardgastransportleidingen liggen in het plangebied, er moet daarom met deze effectafstanden rekening worden gehouden.

Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het plangebied in staat zijn zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Binnen het plangebied bevinden zich in zeer beperkte mate verblijfsfuncties, die voornamelijk gericht zijn op zelfredzame personen.

De dekking van het waarschuwings- en alarmeringssysteem is goed. Om de effectiviteit van de bovenstaande maatregelen en voorzieningen te garanderen is communicatie met de bevolking van belang. De gemeente is verantwoordelijk voor deze risicocommunicatie.

Beheersbaarheid

Beheersbaarheid richt zich op de inzetbaarheid van de hulpverleningsdiensten. Het plan voorziet geen ingrepen in de infrastructuur. Het plangebied is voor de hulpdiensten goed bereikbaar, in de meeste gevallen binnen de daarvoor gestelde zorgnorm.

De primaire bluswatervoorzieningen zijn binnen het plangebied niet overal voldoende aanwezig. Dit wordt echter gecompenseerd door voldoende secundaire bluswatervoorzieningen.

Resteffect

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

Het resteffect van een incident is moeilijk concreet in te schatten. Bij de maatregelen in het kader van de zelfredzaamheid is beschreven dat de kans op dodelijke slachtoffers in het plangebied verminderd kan worden. Over het aantal gewonden kan geen concrete voorspelling gedaan worden. De genoemde maatregelen zullen zorgen voor een daling van het aantal gewonden en schade in het plangebied. De mate van daling is afhankelijk van meerdere factoren (bijvoorbeeld de vorm van gebouwen, de vullingsgraad van de tank, de hoeveelheid vrijgekomen gevaarlijke stoffen, weersinvloeden, e.d.)

Bij een incident op het water, de weg en met de gasleiding zullen er in het effectgebied slachtoffers vallen. Dit aantal is afhankelijk van de aard en hoeveelheid vrijgekomen stoffen, de windrichting en de weersomstandigheden.

CHAMP

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

Communicatie

Het bestemmingsplan voorziet niet in een toename van het groepsrisico. Communicatie daarover is niet aan de orde. Risicocommunicatie gericht op de bestaande stad, in dit geval de omgeving van de waterkering, blijft wel van belang.

Horizon

Het bestemmingsplan kijkt 10 jaar vooruit. Knelpunten ten aanzien van externe veiligheid worden niet voorzien. De hierboven beschreven regelingen dienen te waarborgen dat geen knelpunten met externe veiligheidsrisico's ontstaan.

Anticipatie

Zie hiervoor de tekst onder "beheersbaarheid" en "zelfredzaamheid".

Motivatie

De bestaande bestemmingsplannen hielden niet of slechts beperkt rekening met het aspect externe veiligheid. Dit nieuwe plan voorziet in een betere regeling. Het plan voorziet geen nieuwe ontwikkelingen en geen verdere toename van het groepsrisico.

Binnen het plasbrandaandachtsgebied langs de rivier bevindt zich één bestaand beperkt kwetsbaar object. Nieuwe bebouwing wordt niet toegelaten.

Preparatie

Zie hiervoor de tekst onder "beheersbaarheid" en "zelfredzaamheid".

4.5.3 Conclusie

Externe veiligheid is binnen het plangebied aandachtspunt vanwege transport. De uitkomst van het onderzoek is dat er geen knelpunten zijn met het plaatsgebonden risico en met het groepsrisico.

Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt waardoor er geen toename van het groepsrisico voorzien wordt.

De aspecten zelfredzaamheid en beheersbaarheid leveren geen knelpunten op.

4.6 Natuur

4.6.1 Regelgeving en beleid

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet waarborgt de bescherming van veel in het wild voorkomende inheemse planten en dieren.

In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld mogen worden (algemene verbodsbepalingen artikel 8 t/m 12). Verder is het niet toegestaan om hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren.

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

Onder voorwaarden kan ontheffing worden verkregen. Deze worden verleend door de Minister van Economische zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I). Met ingang van 1 oktober 2010 is de Flora en faunawet "aangehaakt" bij de WABO-procedure. In plaats van een ontheffing Ff-wet wordt er dan een zogenaamde "verklaring van geen bedenkingen" (VVGB) afgegeven, wat een onderdeel vormt van de omgevingsvergunning. Het is echter nog steeds mogelijk om een aparte ontheffing aan te vragen bij het Ministerie van ELI, met als voordeel dat de doorlooptijd van de procedure korter kan zijn.

In de Flora- en faunawet zijn drie tabellen met soorten opgenomen waarvan het beschermingsregime verschilt. Dit hangt samen met de zeldzaamheid en kwetsbaarheid van de betreffende soorten. De voorgenomen werkzaamheden vallen onder het begrip "ruimtelijke ontwikkelingen".

De gemeente Dordrecht heeft - samen met Zwijndrechtse - 2 Gedragscodes Flora- en Faunawet opgesteld. Hierin staan regels voor het werken in de buitenruimte. Zo wordt voorkomen dat beschermde planten en dieren beschadigd raken of verstoord worden tijdens de werkzaamheden. In de Gedragscode Flora- en Faunawet staat waar je rekening mee moet houden bij baggeren, maaien of kappen. Door aantoonbaar te werken volgens de gedragscode zijn minder vaak ontheffingen nodig. Een belangrijk onderdeel van de gedragscode is de natuurwerkalender. Deze kalender geeft aan wat geschikte en ongeschikte periodes zijn om werkzaamheden uit te voeren. Het type werk bepaalt welke gedragscode er gebruikt wordt.

Natuurbeschermingswet 1998/Natura 2000-gebied

De Natuurbeschermingswet ziet toe op de bescherming van specifiek aangewezen gebieden ten behoeve van specifieke instandhoudingsdoelen, die worden vastgelegd in de aanwijzingsbesluiten van deze "Natura-2000" gebieden.

De instandhoudingsdoelstellingen zijn verder uitgewerkt in o.a. het Natura 2000 doelendocument (Ministerie van LNV 2007) en ontwerpaanwijzingsbesluiten. Krachtens artikel 10a tweede lid Nb-wet dienen de instandhoudingsdoelstellingen te worden gewaarborgd van de leefgebieden van soorten en habitats die genoemd zijn in het aanwijzingsbesluit. Het gaat daarbij om het behoud van leefgebied voor soorten en habitats die op Europese schaal bedreigd zijn.

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

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

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

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

De vergunningen worden verleend door de provincies (GS) of door de minister van LNV. Zij mogen slechts vergunning, dan wel goedkeuring verlenen aan een plan, als zij zich hebben verzekerd dat het project afzonderlijk of in combinatie met andere projecten of handelingen geen significante effecten heeft op de natuurlijke kenmerken van het gebied.

In alle gevallen waarin significante effecten zouden kunnen optreden moet de initiatiefnemer vooraf een "passende beoordeling" van de gevolgen opstellen, die door Gedeputeerde Staten in haar besluitvorming moet worden betrokken. Deze regels zijn ook van toepassing indien de ingreep niet direct in het Natura-2000 gebied plaatsvindt, maar wel een effect daarop kan hebben.

Daarnaast zal Nederland in de komende jaren voor alle gebieden die samen het Natura 2000-netwerk vormen, beheerplannen opstellen. Deze beheerplannen maken duidelijk welke activiteiten wel en niet mogelijk zijn in en om Natura 2000-gebieden.

Het dichtstbijzijnde Natuurbeschermingswetgebied (onderdeel van Natura 2000) is de Dordtse Biesbosch en ligt ten zuiden van het plangebied. Alle ontwikkelingen in of nabij het Natura 2000-gebied dienen vooraf getoetst te worden op hun gevolgen voor de te beschermen soorten en habitats. Deze status verplicht het gemeentebestuur er toe om bij de voorbereiding van een bestemmingsplan na te gaan of het plan tot aantasting van leefgebieden kan leiden. Vanwege de afstand van het plangebied tot de Dordtse Biesbosch zal de ontwikkeling van het onderhavige bestemmingsplan- geen gevolgen hebben voor Natura 2000.

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

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

Natuurgebieden en de groene verbindingen (zoals ecologische verbindingzones) daartussen dienen gevrijwaard te worden van bebouwing en andere ingrepen die niet passen binnen de functie van de gebieden. Nieuwe bebouwing en andere ingrepen die niet passen binnen de ontwikkeling van de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur zijn uitgesloten.

In natuurontwikkelingsgebieden moeten de ontwikkelingsmogelijkheden voor natuurwaarden worden veiliggesteld. Onomkeerbare en/of ongewenste ontwikkelingen moeten worden tegengegaan. Indien om zwaarwegende redenen aantasting van natuur- en landschapswaarden onontkoombaar is en alternatieve oplossingen ter plaatse niet voorhanden zijn, dient compensatie plaats te vinden. Compensatie dient plaats te vinden in de gebieden benoemd in de regeling met betrekking tot het provinciaal compensatiebeginsel.

De provinciale EHS wordt gevormd door bestaande en geplande natuurgebieden, waardevolle weidevogel gebieden en groene verbindingen.

Beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur 2008-2013

Doelstelling van de Stedelijke Ecologische Structuur (SES) is behoud en ontwikkeling van natuur met een optimale diversiteit, waarbij zoveel mogelijk wordt uitgegaan van gebiedseigen soorten en habitats.

De SES wil hiertoe komen door ontwikkeling van een optimaal netwerk van leefgebieden, stapstenen en verbindingzones voor flora- en fauna, dat aansluit op natuur in het buitengebied (het rivier-ecosysteem, met het Biesbosch-ecosysteem en de toekomstige Nieuwe Dordtse Biesbosch) en waarbij het gaat om migratie van flora en fauna en om natuur op zich, die ook ten dienste staat van de mens. De SEStructuur draagt bij aan de leefbaarheid van Dordrecht, omvat recreatieve verbindingen en speelt een belangrijke rol bij het waterbeheer.

De SES behelst het hele stedelijke gebied binnen de gemeente ten noorden van de (Wieldrechtse) Zeedijk en ten noorden van het plangebied van de Nieuwe Dordtse Biesbosch. De SES zet zich in om bestaande natuurwaarden zoveel mogelijk te beschermen en te vergroten, door behoud en ontwikkeling van leefgebieden.

De belangrijkste waarden liggen dan ook binnen de aangewezen structuren van de SES. Hier buiten zijn echter ook loskorrelige natuurwaarden te vinden, die bescherming verdienen. Een gedeelte hiervan wordt gedekt door de Flora- en faunawet, maar lang niet alles. De SES draagt ook bij aan de groenbehoefte van de stad.

4.6.2 Onderzoek

De Dordtsche Kil is onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur. De SES kent een thematische benadering.

In het plangebied heeft onderzoek plaatsgevonden naar de in het gebied aanwezige natuurwaarden. Uit dit onderzoek is het volgende gebleken.

Beschermde/bedreigde plantensoorten

De enige beschermde soort die is aangetroffen (kaardenbol) is beschermd volgens tabel 1 van de Flora en Faunawet. Ook de mogelijk andere aanwezige beschermde soorten (Zwanebloem, Breedbladige wespenorchis, Veldgerst en Kamgras) zijn allemaal opgenomen in tabel 1.

Dit betekent dat bij activiteiten die genoemd worden als 'ruimtelijke ontwikkelingen' geen ontheffing hoeft te worden aangevraagd. Ook hoeft er geen gedragscode nageleefd te worden. Wel moet te allen tijde de 'zorgplicht' in acht worden genomen. Dit houdt in dat de uitvoerder alles in het werk stelt om verstoring en verontrusting tot een minimum te beperken. Soorten die alleen opgenomen zijn in de Rode lijst van Bedreigde plant- en diersoorten genieten geen specifieke bescherming.

Vissen en amfibieën

De volgende vissen en amfibieën, die opgenomen zijn in de Flora en Faunawet en de Rode Lijst van Bedreigde plant/ en diersoorten, zijn in het gebied aangetroffen.

Kleine modderkruiper

Vetje

Meerkikker

Groene kikkercomplex

Gewone pad.

De enige beschermde vissoort, de kleine modderkruiper, is opgenomen in tabel 2 van de Flora en Faunawet. Dit betekent dat activiteiten die genoemd worden als 'ruimtelijke ontwikkelingen' alleen mogen worden uitgevoerd als er gewerkt wordt volgens een zgn. 'gedragscode'. Deze moet door de opdrachtgever zelf worden opgesteld en dient te worden goedgekeurd door het ministerie van LNV.

Soorten die alleen opgenomen zijn in de Rode lijst van Bedreigde plant- en diersoorten genieten geen specifieke bescherming.

Alle aangetroffen amfibieën zijn beschermd volgens tabel 1 van de Flora- Faunawet. Voor deze soorten geldt dus hetzelfde als voor de vissen. Bij het groene kikkercomplex (dat in het veld niet te determineren is) bestaat de mogelijkheid dat het naast de meerkikker en de bastaardkikker om de poelkikker (*Pelophylax lessonae*) gaat. Deze is beschermd volgens tabel 3 van de Flora en Faunawet en is tevens opgenomen als Habitatrichtlijn (HR)soort. Deze komt echter meer voor op de hogere delen van Nederland en volgens de meest recente waarnemingen (RAVON, december 2007) is hij ook niet bekend vanuit het plangebied.

Een belangrijke voorwaarde voor een te verwaarlozen effect van de dijk aanpassing op vissen en amfibieën, is dat zij voordat de sloot langs de dijk gedempt wordt zijn overgeplaatst of verjaagd naar de nieuwe sloot. Dit betekent dat deze sloot eerst aangelegd dient te worden, voordat de dijk wordt verbreed.

Indien dit niet mogelijk is, wordt aanbevolen de beschermde soorten te huisvesten in een tijdelijke opvang. Het overplaatsen of verjagen dient bij voorkeur te gebeuren buiten de periode van winterrust van de dieren (oktober – maart) en de voortplantingstijd (maart – juni).

Om te voorkomen dat zich tijdens de werkzaamheden rugstreeppadden in het plangebied vestigen waardoor alsnog een ontheffing moet worden aangevraagd, wordt aanbevolen om het plangebied af te zetten met een speciaal amfibieënscherm. Voor de exacte toepassing zal advies worden gevraagd bij een ter zake kundige op het gebied van amfibieën.

Vleermuizen

Ondanks dat er geen vleermuizen zijn waargenomen kan er wel een uitspraak gedaan worden over hoe aanwezige vleermuizen het plangebied gebruiken. Met uitzondering van dijkvak IV bevinden zich overal in het plangebied elementen die gebruikt kunnen worden als vaste verblijfplaatsen. In de onderstaande tabel zijn deze elementen aangegeven, waar ze zich bevinden, hoe ze gebruikt worden en welke soorten er gebruik van kunnen maken.

Element	Waar in plangebied	Gebruik	Soort
Bomen	Dijkvak I t/m III, Oeverlanden, Dijkvak Transberg, Dijkvak Natuurpunt, Recreatieterrein	Aanvliegroute, foerageergebied	Ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis, gewone dwergvleermuis
Boomholten	Dijkvak I t/m III, Oeverlanden,	Overwinterwintingsplaats, dagverblijf	Ruige dwergvleermuis, watervleermuis
Bebouwing	Dijkvak I t/m III, Oeverlanden, Recreatieterrein	Overwinteringsplaats, dagverblijf	Watervleermuis, laatvlieger, gewone dwergvleermuis
Brede watergangen	Dijkvak I/II, Oeverlanden	Foerageergebied	Watervleermuis

Aangezien het plangebied de potentie heeft en deze diergroep de zwaarste bescherming geniet (FF tabel 3/ HR) is het sterk aan te bevelen om een vervolginventarisatie uit te voeren naar de aanwezigheid van vleermuizen en hoe zij het gebied gebruiken. Dit kan het beste plaatsvinden vanaf maart/april t/m september.

Het is al te ver in het jaar om nog een volledige inventarisatie uit te voeren. Hooguit kunnen er nog winterverblijfplaatsen ontdekt worden. Dit moet dan wel voor half oktober gebeuren omdat de dieren anders in winterslaap zijn.

Voor vleermuizen vormt de bomenrij langs de Rijksstraatweg een belangrijk landschappelijk elementen voor de oriëntatie. Deze wordt in verband met de verbreding echter gekapt. Gezien het belang van deze bomenrij voor vleermuizen wordt aanbevolen voor aanvang van de dijk aanpassing allereerst de bomenrij te verplaatsen of opnieuw aan te planten.

Broedvogels

Het plangebied biedt veel mogelijkheid voor broedactiviteit van vogels. De officiële broedperiode loopt van 15 maart – 15 juli. Tijdens deze periode mogen er binnen een straal van 50 meter geen activiteiten plaatsvinden die een negatieve invloed hebben op het broedresultaat. Dit geldt ook voor broedactiviteit buiten deze periode. Als er werkzaamheden plaatsvinden tijdens het broedseizoen is het aan te bevelen een voorinventarisatie binnen het plangebied uit te voeren naar nestelactiviteit, deze in kaart te brengen en de werkzaamheden hierop af te stemmen.

Voor vogels geldt dat buiten het broedseizoen moet worden gewerkt, dan wel voor aanvang van het broedseizoen met langdurige werkzaamheden moet zijn begonnen, om te voorkomen dat broedvogels zich gaan vestigen en negatieve effecten van verstoring op het broedresultaat ontstaan.

Daarmee kan overtreding van de verbodsbepalingen uit de Flora- en Faunawet ten aanzien van vogels en verstoring van broedende vogels worden voorkomen. De duur van het broedseizoen kan per soort verschillen en is tevens afhankelijk van weersomstandigheden. Globaal loopt het broedseizoen van half maart tot begin augustus.

De Biesbosch is het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. Het nieuwe bestemmingsplan maakt ten opzichte van de geldende bestemmingsplannen geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk.

De dichtstbijzijnde begrenzing van het Natura 2000-gebied De Biesbosch ligt op een afstand van ca. 1250 m.

4.6.3 Conclusie

Met inachtneming van bovenstaande regeling is er geen belemmering voor het vaststellen van dit bestemmingsplan.

4.7 Geluid

4.7.1 Regelgeving en beleid

Algemeen

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

Wegverkeerslawaai

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

De reikwijdte van de Wgh is beperkt tot een aandachtsgebied (een geluidzone) langs wegen. Binnen deze geluidzone zijn de regels van de Wgh van toepassing. Een andere beperking is dat de Wgh niet geldt voor 30-km wegen en voor woonerven. Een eventueel noodzakelijke akoestische afweging wordt in dergelijke gevallen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening gemaakt. Voor aanpassingen aan bestaande wegen gelden de bepalingen inzage "reconstructie" van wegen. Er is sprake van een reconstructie indien de geluidsbelasting als gevolg van de wegaanpassing met 2 dB of meer toeneemt.

Industrielawaai

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

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

Spoorweglawaai

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

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

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

De lijn valt buiten de werkingssfeer van de Wet geluidhinder.

Beleid hogere waarden

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

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

- woningen dienen in principe een geluidsluwe zijde te krijgen. Hierbij is een geluidsluwe zijde, een zijde waarvan de geluidsbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde.
- een buitenruimte bij een woning is in principe niet gelegen aan de hoogste belaste zijde.

- het geluidsniveau in de buitenruimte van de woningen mag (indien gelegen aan de bronzijde) niet meer dan 5 dB hoger zijn dan de geluidsbelasting op de als geluidluw aangemerkte gevel.
- elke woning bevat in beginsel één slaapkamer die niet aan de hoogst geluidsbelaste zijde is gesitueerd. Bij voorkeur wordt de helft van de geluidsgevoelige ruimten samen niet aan de hoogste geluidbelaste zijde gesitueerd.

4.7.2 Onderzoek

Omdat de dijkversterking mogelijk akoestische gevolgen heeft voor geluidgevoelige functies in de invloedssfeer van de waterkering is in 2010 door (toen nog) de Milieudienst Zuid-Holland Zuid akoestisch onderzoek gedaan. Dit onderzoek is in 2013 geactualiseerd op basis van het meest recent projectplan voor de dijkversterking.

Wegverkeerslawaaï

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen de zone van bestaande gezoneerde wegen. In het plangebied zijn echter geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen voorzien, zodat in dat opzicht geen rekening gehouden behoeft te worden met de bepalingen in de Wet geluidhinder ten aanzien van wegverkeerslawaaï.

Het bestemmingsplan voorziet wel in fysieke aanpassingen van de Wieldrechtse Zeedijk die deels op en deels ook aan de binnenzijde van de dijk ligt. De aanpassingen bestaan uit het realiseren van een breder wegprofiel, overigens zonder dat het aantal rijstroken wordt vergroot.

Onderzoek is gedaan naar eventuele gevolgen hiervan voor de geluidsbelasting van woningen en eventueel andere geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van de Wieldrechtse Zeedijk en meer specifiek de vraag of sprake is van een "reconstructie" als bedoeld in de Wet geluidhinder. Uit de onderzoeken van 2010 en 2013 blijkt dat de aanpassingen van de Wieldrechtse Zeedijk niet leidt tot een toename van de geluidsbelasting van 1,5 dB of meer, zodat er geen sprake is van een "reconstructie" als bedoeld in de Wet geluidhinder.

Spoorweglawaaï

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen de zone van de spoorlijn Dordrecht - Lage Zwaluwe. In het plangebied zijn echter geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen voorzien, zodat in dat opzicht geen rekening gehouden behoeft te worden met de bepalingen in de Wet geluidhinder ten aanzien van spoorweglawaaï.

Industrielawaaï

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen de zone industrielowaaï vanwege het industrieterrein Groote Lindt/Dordt-west. In het plangebied voor de dijkversterking zijn echter geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen voorzien, zodat in dat opzicht geen rekening gehouden behoeft te worden met de bepalingen in de Wet geluidhinder ten aanzien van industrielowaaï.

4.7.3 Conclusie

Met inachtneming van bovenstaande regeling is er geen belemmering voor het vaststellen van dit bestemmingsplan.

4.8 Luchtkwaliteit

4.8.1 Regelgeving en beleid

Wet luchtkwaliteit

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

- Negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken;

- Mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

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

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

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Een belangrijk element in de Wet milieubeheer is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen dit programma werken het Rijk, de Provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. Per 1 augustus 2009 is het NSL officieel in werking getreden.

Het doel van het NSL is dat in Nederland vanaf 2011 aan de normen voor PM10 en vanaf 2015 aan de normen voor NO2 voldaan wordt. In het kader van het NSL is een nieuw begrip geïntroduceerd, namelijk het begrip "niet in betekenende mate".

Op basis van de Wet milieubeheer en het NSL kan gesteld worden dat een project/plan doorgang kan vinden wanneer:

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

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn in bijlage 2 grenswaarden voor de luchtkwaliteit gesteld voor enkele stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Van deze twee stoffen is bekend dat op sommige locaties in Nederland de grenswaarde (bijna) wordt overschreden. Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer moeten deze grenswaarden in acht worden genomen bij het nemen van een besluit op grond van artikel 3.1, 3.26 of 3.28 van de Wet ruimtelijke ordening.

Indien het uitoefenen van bevoegdheden (zoals het vaststellen van bestemmingsplannen en het nemen van projectbesluiten) gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen bestuursorganen die bevoegdheden uitoefenen wanneer aannemelijk is gemaakt dat sprake is van één van onderstaande gronden (artikel 5.16 Wm):

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

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

Indien een bestemmingsplan wel 'in betekenende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, is het van belang om te toetsen of de grenswaarden niet overschreden worden.

Indien geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, dan kan het bestemmingsplan worden vastgesteld.

4.8.2 Onderzoek

Omdat de dijkversterking, meer specifiek de aanpassingen aan de Wieldrechtse Zeedijk, mogelijk gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit is in 2010 door (toen nog) de Milieudienst Zuid-Holland Zuid onderzoek gedaan. Dit onderzoek is in 2013 geactualiseerd op basis van het meest recent projectplan voor de dijkversterking.

Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied wordt begrensd door de Wieldrechtse Zeedijk, Rijksstraatweg, Wieldrechtseweg en de Dordtse Kil (de Vaarweg).

De voor het onderzoek van belang zijnde wegvakken zijn:

- Wieldrechtse Zeedijk I (tussen Wieldrechtseweg en Kamerlingh Onnesweg)
- Wieldrechtse Zeedijk II (tussen Kamerlingh Onnesweg en Spinel)
- Wieldrechtseweg (tussen Wieldrechtse Zeedijk en Mijlweg)
- Kamerlingh Onnesweg (tussen Snelliusstraat en Rijksstraatweg)
- Amstelwijckweg (tussen Snelliusstraat en Rijksstraatweg)
- Spinel (tussen Wieldrechtse Zeedijk en Opaal).

De luchtkwaliteit is berekend op 6 rekenpunten waarvan 2 op de Wieldrechtse Zeedijk (volgens de volgende pagina). De concentraties van stikstofdioxide en fijn stof zijn bepaald op maximaal 10 meter van de rand van de weg. Dit is overeenkomstig de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De luchtkwaliteit is beoordeeld op een punt afgeleid aan de RVMK, waar de hoogste concentraties voorkomen waaraan de bevolking kan worden blootgesteld gedurende een periode die in vergelijking met de middelingstijd van de betreffende grenswaarde significant is.

In dit onderzoek worden de totale concentraties van luchtverontreinigende stoffen berekend.

De totale concentratie is opgebouwd uit:

- de heersende achtergrondconcentratie;
- de lokale verkeersbijdrage;
- de bijdrage als gevolg van de planontwikkeling;
- de bijdrage van de snelweg en Schiphol;
- de bijdrage van de scheepvaart.

Stikstofdioxide

De hoogste concentratie is berekend op 31,2 µg/m³ in 2013. Op alle berekende wegvakken in alle peiljaren liggen de jaargemiddelde concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden (60 µg/m³ in 2013 en 40 µg/m³ in 2015 en 2023). Daarnaast wordt de norm voor het maximaal aantal overschrijdingen per jaar van de uurgemiddelde concentratie NO₂ niet overschreden.

Fijn stof

De hoogste concentratie is berekend op 24,7 µg/m³ in 2013. Op alle berekende wegvakken liggen de berekende jaargemiddelde concentraties voor fijn stof ruim onder de wettelijke grenswaarden (40 µg/m³ in 2013, 2015 en 2020).

Overige stoffen

In de Wet milieubeheer zijn er naast NO₂ en PM₁₀, benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), koolmonoxide (CO), benzo(a)pyreen (BaP), ook andere stoffen opgenomen, namelijk: lood (Pb), arseen (As), cadmium (Cd), nikkel (Ni), stikstofoxiden (NO_x), ozon (O₃) en PM_{2,5}. Deze stoffen vormen in Nederland meestal geen probleem. Met het rekenprogramma CAR worden ook de concentraties van de stoffen benzeen, roet, benzo(a)pyreen en koolmonoxide berekend.

4.8.3 Conclusie

Aangezien in de situatie na de realisatie van het plan aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan (artikel 5.16, lid 1, onder a van de Wet milieubeheer), vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor het bestemmingsplan Dijkversterking te Dordrecht.

4.9 Verkeer en vervoer

4.9.1 Regelgeving en beleid

Mobiliteitsplan Dordrecht

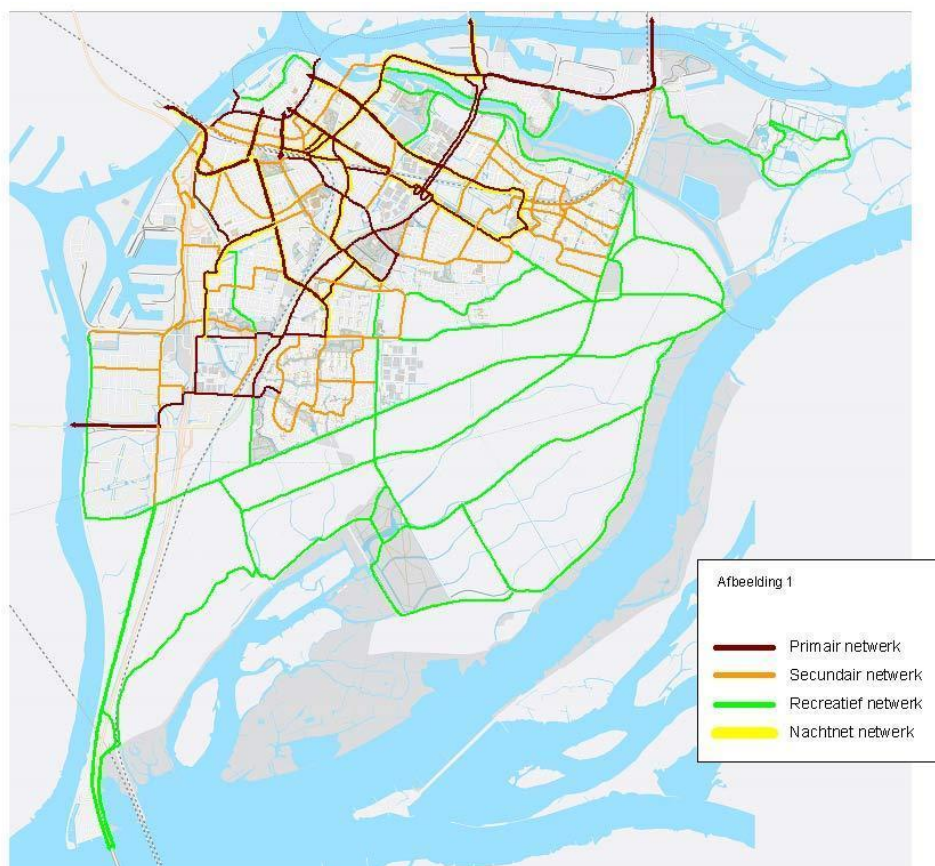
Op 6 september 2005 heeft de gemeenteraad het beleidsvoornemen van het Mobiliteitsplan Dordrecht vastgesteld. Het Mobiliteitsplan Dordrecht (MPD) beoogt een antwoord te bieden op de opgaven die vanuit een toenemende (auto)mobiliteit op Dordrecht af komen. Vanuit de vaak tegengestelde belangen van bereikbaarheid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

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

Dordt fietst door

Op 2 december 2008 is het beleidskader "Dordt fietst door" vastgesteld. In het buitengebied kan vrijwel overal gefietst worden op verharde wegen. Een aantal van die wegen zijn ook onderdeel van het recreatieve fietsnetwerk. Op de onderstaande kaart zijn de recreatieve routes aangegeven.

Op de kaart staat ook het fietspad 220 tussen de Oude Veerweg en de Zeedijk. Deze route moet nog worden aangelegd en zal worden vervolgd naar het noorden om daar aan te sluiten op het fietspad aan de Bildersteeg.



4.9.2 Onderzoek

Het verkeersplan gaat uit van de volgende wegencategorisering in het westelijk deel van Dordrecht:

* stroomwegen:

- A16, N3 en N217

* gebiedsontsluitingswegen:

- - Mijlweg-Rijksstraatweg
- Wioldrechtseweg/Wioldrechtse Zeedijk/Kamerlingh Onnesweg
- Bunsenstraat/Pieter Zeemanweg
- Donker Duyvisweg
- Wioldrechtse Zeedijk (zuidelijk van Kamerlingh Onnesweg)

Voor de fietsbereikbaarheid zijn de volgende wegen/routes van belang:

- - Laan der Verenigde Naties-Mijlweg-Rijksstraatweg
- Zeehavenlaan-brug A16-Mijlweg-Rijksstraatweg
- Simon de Danserweg - Rijksstraatweg
- Kilweg-brug A16-fietspad Postiljon hotel/Vierlinghstraat-Rijksstraatweg.

Belangrijkste omwikkeling in het gebied is de realisering van Dordtse Kil IV als nieuw bedrijventerrein met bijbehorende ontsluitingsstructuur. Zoals in de inleiding op deze toelichting aangegeven wordt de ontwikkeling van Dordtse Kil IV in het voorliggende bestemmingsplan (nog) niet meegenomen. Voor het gebied ten zuiden van de Wioldrechtse Zeedijk zal te zijner tijd een nieuw, op de realisering van het bedrijventerrein gericht, bestemmingsplan worden opgesteld en in procedure gebracht.

De externe ontsluiting van Dordtse Kil IV zal bestaan uit:

- aan de westzijde, een rechtstreekse verbinding met het Zeehavengebied via de bestaande route langs de Dordtsche Kil;
- een aansluiting op Dordtse Kil III, via doortrekking van de Aquamarijweg in zuidelijke richting;
- een aansluiting op de rijksweg via een parallelstructuur van de A16.

Met het plan voor de dijkversterking wordt langs de Dordtsche Kil, tussen de Wioldrechtseweg (nabij Wioldrecht) en de Rijksstraatweg ter hoogte van de locatie Transberg aan de rivierzijde van de dijk een fietsroute aangelegd. Deze route maakt het mogelijk langs de rivier te fietsen en is om die reden vooral van recreatieve betekenis.

4.9.3 Conclusie

De dijkversterking brengt geen wijziging in de bestaande ontsluitings- en wegenstructuur. De uitvoering van het bestemmingsplan leidt niet tot problemen op het gebied van verkeer en vervoer. De realisering van een fietsroute langs de Dordtsche Kil betekent een aantrekkelijke aanvulling op het recreatieve fietsnetwerk.

4.10 Water

4.10.1 Regelgeving en beleid

Nationaal Bestuursakkoord Water

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

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is te waarborgen dat de

waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen in relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is overgenomen in het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

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

Waterwet

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

De Waterwet biedt instrumenten om het waterbeheer op een doeltreffende en doelmatige manier op te pakken. Op rijksniveau wordt een nationaal waterplan gemaakt. Dit plan bevat de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het nationale ruimtelijk beleid.

De provincie Zuid Holland heeft een Provinciaal Waterplan opgesteld met het provinciaal beleid ten aanzien van water. De ruimtelijke aspecten van die plannen van Rijk en provincies worden aangemerkt als structuurvisies in de zin van de Wro. De bedoeling is dat op basis van deze structuurvisies plannen van de Waterwet doorwerken in de ruimtelijke ordening en ervoor zorgen dat de waterbelangen op een goede manier worden geborgd.

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

Beleidslijn Grote rivieren

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

Waterschapsbeleid

In het Waterbeheerplan 2009-2015 (2009) staat hoe Hollandse Delta het waterbeheer in het werkgebied in de komende jaren wil uitvoeren. Daarbij gaat het om betaalbaar waterbeheer met evenwichtige aandacht voor veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit, duurzaamheid en om het watersysteem als onderdeel van de ruimtelijke inrichting van ons land. Het Waterbeheerplan beschrijft de uitgangspunten voor het beheer, de ontwikkelingen die de komende jaren verwacht worden en de belangrijkste keuzen die het waterschap moet maken. Daarnaast geeft het Waterbeheerplan een overzicht van maatregelen en kosten. De maatregelen voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn onderdeel van het plan.

Uit het oogpunt van waterkwaliteit moet schoon hemelwater bij voorkeur worden afgekoppeld en direct worden geloosd op oppervlaktewater. Dit vermindert de vuiluitworp uit het gemengde rioolstelsel en verlaagt de hydraulische belasting van de afvalwaterzuivering. Bij een toename van aaneengesloten verhard oppervlak van 500 m² of meer moet voor hemelwater een watervergunning worden aangevraagd in het kader van de Keur. Als er sprake is van toename aan verhard oppervlak, dan moet in principe 10% van deze toename worden gecompenseerd in de vorm van open water binnen het peilgebied waarin de toename van verharding plaatsvindt.

Beleidsplan Waterkeringen Kijk op dijk en duin (december 2006)

Dit beleidsplan omvat de hoofdlijnen van beleid, visie en richting met betrekking tot het beheer van de waterkeringen. Op grond van de Keur kunnen dijkgraaf en heemraden ten aanzien van de vergunningverlening nadere regels, de zogenoemde beleidsregels, vaststellen. Daarbij zullen de beleidskaders van dit beleidsplan als uitgangspunt dienen. Het beleidsplan is december 2006 vastgesteld.

In het beleidsplan staat beschreven welke aspecten met betrekking tot waterkeringen in bestemmingsplannen een nadere verankering moeten krijgen. Hierbij is het uitgangspunt dat de kern- en beschermingszones zoals opgenomen in de legger, opgenomen moeten worden in het bestemmingsplan en in de verbeelding moeten worden aangegeven. Het plangebied valt binnen dijkkringgebied 22 waarbij de primaire waterkering volgens de Wet op de waterkering moet voldoen om een hoogwaterstand met een voorkomingskans van 1 maal per 2.000 jaar te kunnen weerstaan.

Waterkering

De dijk langs de Dordtsche Kil fungeert als hoofdwaterkering. Dit bestemmingsplan beoogt de versterking van de afgekeurde waterkering planologische mogelijk te maken.

Stedelijk Waterplan

Het Waterplan Dordrecht 2009-2015 is een actualisering en uitbreiding van het 1e Waterplan. Lerend van de praktijkervaringen, rekening houdend met de nieuwe beleidskaders en inspeliend op de klimaatverandering hebben de waterpartners, de gemeente Dordrecht en waterschap Hollandse Delta, een nieuwe toekomstgerichte waterambitie geformuleerd. Samengevat luidt de lange termijn ambitie (2050) als volgt:

Het eiland van Dordrecht heeft een klimaatbestendig, veilig, mooi en gezond watersysteem. Het heeft voldoende veerkracht voor het opvangen van zowel extreme neerslag als langere periodes van hitte en droogte. Bij het op orde brengen van het watersysteem en de waterkeringen is rekening gehouden met de zeespiegelstijging en hogere piek-afvoeren op de rivier.

Op het hele eiland is het watersysteem schoon en ecologisch gezond. Het water draagt bij aan de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte in de stad en het landelijk gebied. De waterstructuur is een aantrekkelijke doorgaande route die stad en land met elkaar verbindt en heeft een hoge natuurwaarde. De burgers van Dordrecht leven bewust met het water, maken volop gebruik en genieten van het open water. Water en ruimte, natuur en cultuur versterken elkaar en dragen bij aan de vitaliteit en duurzaamheid van het eiland van Dordrecht.

De groenblauwe dooradering draagt bij aan een gezond lokaal klimaat en is een plek voor onthaasting, recreatie, natuurbeleving en verkoeling. Buiten de stad is uitbreiding van het groen- en watergebied nodig om de recreatie en de natuur in maat en kwaliteit te vergroten en meer robuust te maken.

4.10.2 Onderzoek

Het bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen. die nader onderzoek behoeven.

Eerder is aangegeven, dat de dijk in principe binnendijks wordt versterkt tenzij dit ten koste gaat van de bedrijfsvoering en bebouwing aan de binnenzijde. Op een aantal plaatsen betekent dit dat de aanwezige watergangen aan de binnenzijde van de dijk en de daar aanwezige bomen niet gehandhaafd kunnen worden. Daarbij is het terugbrengen van de watergangen en de bomen direct aan de binnenzijde van de nieuwe dijk veelal niet mogelijk, omdat daardoor de stabiliteit van de dijk in gevaar komt. Dit betekent dat in het plan compensatie van de verloren gegane waterberging en bomen elders vereist is.

De watergangen langs de dijkvakken Kil I en II worden door de dijkversterking iets smaller maar blijven behouden. Langs dijkvak Kil III komt een smalle dijksloot en bij de dijkvakken Kil IV. Bij Transberg Noord en Rijksstraatweg blijft de sloot gehandhaafd. De watergang heeft behalve een waterhoudelijke functie ook een veiligheidsfunctie.

Bij bredere watergangen (4 m open water of meer) wordt de toegang tot de aanliggende bedrijven voorkomen. Bij smallere watergangen werkt deze functie slechts beperkt. In het ontwerp wordt in dijkvak Kil III en smallere watergang aangelegd (ca 2,5 m open water).

Ter hoogte van bedrijventerrein Kil III wordt daarom de aanleg van de dijksloot gecombineerd met een aarden wal. Op deze wal kan eventueel nieuwe begroeiing worden aangeplant.

Ter compensatie van gedempt water en nieuwe verharding moet nieuw wateroppervlak worden aangelegd. Voor de waterbergingscompensatie zijn de volgende keuzes gemaakt:

- de waterbergingscompensatie voor de dijkvakken Kil I en II wordt gerealiseerd op een terrein nabij Wieldrecht. De berging kan hier gecombineerd worden met de aanleg van speelvoorzieningen

- de waterbergingscompensatie voor dijkvak Kil III wordt gerealiseerd in de omgeving van het knooppunt N3-A16.

De dijkversterking heeft geen gevolgen van het grondwater.

4.10.3 Conclusie

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

Het maatregelen om te voorzien in voldoende waterbergingscompensatie zijn in onderling overleg tussen gemeente en waterschap bepaald.

4.11 Groen

4.11.1 Regelgeving en beleid

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

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

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

4.11.2 Onderzoek

Eerder is aangegeven, dat de dijk in principe binnendijks wordt versterkt tenzij dit ten koste gaat van de bedrijfsvoering en bebouwing aan de binnenzijde. Op een aantal plaatsen betekent dit dat de aanwezige watergangen aan de binnenzijde van de dijk en de daar aanwezige bomen niet gehandhaafd kunnen worden. Daarbij is het terugbrengen van de watergangen en de bomen direct aan de binnenzijde van de nieuwe dijk veelal niet mogelijk, omdat daardoor de stabiliteit van de dijk in gevaar komt. Dit betekent dat in het plan compensatie van de verloren gegane waterberging en bomen elders vereist is.

De watergangen langs de dijkvakken Kil I en II worden door de dijkversterking iets smaller maar blijven behouden. Langs dijkvak Kil III komt een smalle dijsloot en bij de dijkvakken Kil IV. Bij Transberg Noord en Rijksstraatweg blijft de sloot gehandhaafd. De watergang heeft behalve een waterhuishoudelijke functie ook een veiligheidsfunctie. Bij bredere watergangen (4 m open water of meer) wordt de toegang tot de aanliggende bedrijven voorkomen. Bij smallere watergangen werkt deze functie slechts beperkt. In het ontwerp wordt in dijkvak Kil III en smallere watergang aangelegd (ca 2,5 m open water). Ter hoogte van bedrijventerrein Kil III wordt daarom de aanleg van de dijsloot gecombineerd met een aarden wal. Op deze wal kan eventueel nieuwe begroeiing worden aangeplant.

Voor de bomen zijn de volgende keuzes gemaakt:

- Parallel aan de Rijksstraatweg komt buiten de beschermingszone van de dijk een nieuwe bomenrij. Deze structuur is niet alleen landschappelijk op die locatie gewenst, maar ook in verband met de functie van de huidige bomenrij voor vleermuizen (op de vleermuizenroute).
- Bij Kil III worden over een deel van het dijktracé eventueel op een aarden wal achter de dijkgreppel nieuwe bomen geplant. Door de aanplant op een aarden wal levert dit geen risico's voor de stabiliteit van de dijk op.

4.11.3 Conclusie

De bomen die t.b.v. de dijkversterking gekapt moeten worden worden in afdoende mate gecompenseerd.

4.12 Milieueffectrapport

Procedure m.e.r.

Het goedkeuren van het projectplan dijkversterking is een m.e.r.-plichtig besluit. In deze m.e.r.-procedure is waterschap Hollandse Delta de initiatiefnemer. Bevoegd gezag zijn Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland, die het projectplan dijkversterking moeten goedkeuren.

Als eerste stap in de m.e.r.-procedure is op 20 oktober 2008 een startnotitie verschenen, waarin informatie is opgenomen over de voorgenomen activiteit. De startnotitie geeft aan welke onderwerpen in het MER behandelend zullen worden. De startnotitie heeft vier weken ter inzage gelegen.

Er is door acht instanties en particulieren gebruik gemaakt van de gelegenheid tot inspraak. De startnotitie en inspraakreacties zijn de basis geweest voor het opstellen van een Advies voor de Richtlijnen voor het MER door de Commissie voor de milieueffectrapportage op 20 november 2008. Vervolgens zijn op 18 december 2008 de Richtlijnen vastgesteld door het Bevoegd Gezag. Vervolgens is het milieueffectrapport opgesteld. Dit rapport heeft betrekking op de maatregelen ter verbetering van de waterkering ten behoeve van de veiligheid. Hierbij wordt gekeken naar alle relevante faalmechanismen van het dijklichaam (o.a. binnenwaartse stabiliteit, piping, dijkbekleding).

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben dit milieueffectrapport beoordeeld en aanvaard. Conform de projectprocedure voor waterstaatswerken hebben het ontwerp projectplan, de projectnota MER en onderliggende stukken voor de dijkversterking Eiland van Dordrecht-West, van 22 oktober 2012 tot en met 2 december 2012 ter inzage gelegen.

Naar aanleiding van de ter inzage legging zijn vier zienswijzen op het projectplan en ontwerp ingediend. Over de projectnota MER zijn geen zienswijzen ingediend. De ingekomen zienswijzen hebben op onderdelen geleid tot aanpassing van de projectnota MER en van het projectplan.

Na beschouwing van de inspraakreacties op het MER en het ontwerp projectplan dijkversterking wordt het projectplan dijkversterking vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Daarna is beroep mogelijk bij de Raad van State.

Voordat het projectplan dijkversterking kan worden uitgevoerd, moeten vergunningen en ontheffingen worden aangevraagd voor een aantal werkzaamheden. Een overzicht is opgenomen in dit MER. Ook is een nieuw bestemmingsplan nodig voor de hele dijkversterking, dit wordt in 2012 opgesteld.

Alternatieven

Op basis van de genoemde doelstellingen zijn in het MER de alternatieven ontwikkeld en onderzocht. Deze alternatieven zijn beschreven in het MER-rapport.

De volgende alternatieven ontwikkeld en onderzocht:

- Alternatief Basisveiligheid
- Alternatief WDO
- Alternatief MMA
- Voorkeursalternatief

Voor ieder alternatief is een dijkprofiel uitgewerkt ter hoogte van de dijkvakken Kil I/II en Kil IV, omdat op deze dijkvakken de grootste verschillen optreden tussen de alternatieven. In alle alternatieven is de autonome ontwikkeling als basis gebruikt.

Op een aantal specifieke locaties is de beschikbare ruimte dusdanig beperkt, dat er geen alternatieven mogelijk zijn voor de dijkversterking. Het betreft de locaties Kiltunnel, Rijksstraatweg en gemaal Loudon. Voor deze locaties wordt slechts één oplossing uitgewerkt die in alle alternatieven wordt opgenomen. Soms zijn er wel meerdere oplossingen mogelijk, zoals bij de Kiltunnel, maar wordt in alle alternatieven dezelfde oplossing toegepast, waardoor deze niet onderscheidend is.

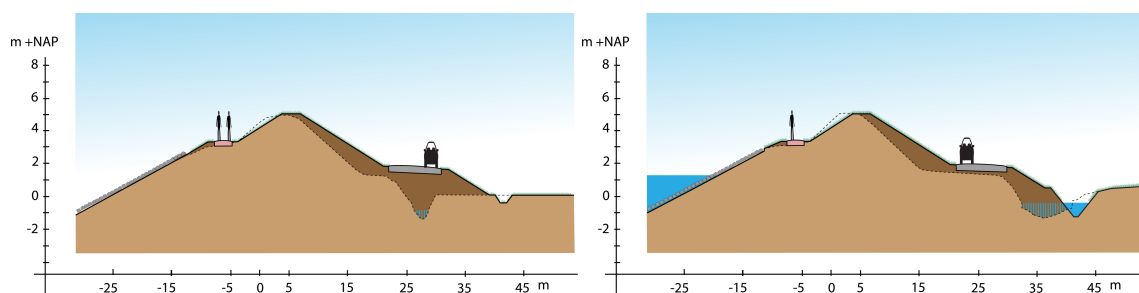
Voorkeursalternatief

Het Voorkeursalternatief vormt het resultaat van de overleggen en afwegingen die tijdens het project zijn uitgevoerd aan de hand van de effecten van de drie voorgaande alternatieven. Voor het Voorkeursalternatief is niet één van de drie standaardalternatieven gekozen maar is een combinatie gemaakt van de belangrijkste onderdelen uit deze alternatieven.

Het Voorkeursalternatief is een totaal alternatief waarin enerzijds de verkeersaspecten uit het WDO en anderzijds de recreatieve en landschappelijke onderdelen uit het MMA terug komen. Waar in veel m.e.r.-procedures bij het voorkeursalternatief wordt ingeleverd ten opzichte van het MMA, is dat bij dit projectplan dijkversterking zeker niet het geval. In het voorkeursalternatief zijn diverse positieve componenten uit de beschouwde alternatieven gecombineerd en is voor de dijkversterking langs de Rijksstraatweg een fasering van de werkzaamheden afgesproken waarmee de waardevolle bomenrij zo lang mogelijk kan worden gespaard. Daarmee zijn ook de kosten voor het voorkeursalternatief hoger dan voor het MMA.

Kenmerkend voor het Voorkeursalternatief is:

- **Dijk:**
De dijk wordt uitgevoerd met een kruin van 5 m breed en een hoogte van 4,7 meter. Dit betekent dat de dijk op diverse locaties niet hoeft te worden verhoogd ten opzichte van de huidige situatie.
In Kil III is de dijk rechtgetrokken, hiervoor is de dijk buitenwaarts versterkt ten koste van de maalkom.
- **Infrastructuur:**
Over het grootste deel van het traject Wioldrecht t/m 2/3 van Kil IV komt een verzwaarde weg met een breedte van 8,8 m (6,8 meter breedte voor 2 rijstroken en een ca 1 m brede uitwijkstrook aan beide zijden) op de binnenberm van de dijk. Alleen op de smalle dijkvakken Wioldrecht en vanaf de Kiltunnel tot aan het gemaal Loudon is de weg 6,8 m breed.
Waar mogelijk wordt op de voorberm van de dijk een vrijliggend fietspad aangelegd dat in het zuiden aansluit op de Rijksstraatweg. Ter hoogte van Wioldrecht en op het deel vanaf de Kiltunnel tot aan het gemaal Loudon ligt het fietspad langs de weg.
- **Water:**
Langs Kil I en II wordt de watergang behouden. Langs de rest van het dijktracé wordt een greppel aangelegd met een diepte van 0,5 meter.
- **Natuur:**
De bomen onderaan de dijk moeten worden verwijderd voor voldoende veiligheid, de bomen worden elders gecompenseerd door nieuwe aanplant. Langs de Rijksstraatweg blijven de bomen behouden zolang als mogelijk is vanuit veiligheid.
- **Landschap:**
De dijk wordt zo veel mogelijk met hetzelfde profiel uitgevoerd (dijk, berm, sloot/greppel), waardoor een eenheid ontstaat en een duidelijk lijnelement ontstaat. Hiernaast worden verschillende uitzichtpunten aangelegd (o.a. bij Chez Heeren Jansen, de hoek bij Transberg, gemaal Loudon en de Wioldrechtse Zeedijk).
- **Recreatie:**
Bij de aansluitingen van zijwegen of voetpaden vanuit de bedrijventerreinen Kil I t/m IV worden (wandelen/fiets) oversteekplaatsen gemaakt. Deze bestaan uit een trap met fietshelling naar de voorberm (buitenzijde) van de dijk. Bij gemaal Loudon komt tevens een boothelling en een klein aantal parkeerplaatsen. De vissteiger en aanlegsteiger bij Gemaal Loudon vervallen in verband met het opvullen van de maalkom.



Dijkprofiel Voorkeursalternatief ter hoogte van Kil I/II en Kil IV

- Samenvattende tabel kenmerken Voorkeursalternatief

Dijktraject	Kruin (breedte in m)	Weg (breedte in m)	Fietspad *	Sloot (breedte op polderpeil (m))	Bomenrij
Wieldrecht	11	7	Langs weg	N.v.t.	Nee
Kil I/II	5	9	Op kruin	4	Nee
Kiltunnel tot gemaal	11	7	Langs weg	N.v.t.	Nee
Kil III tot Wieldrechtse zeedijk	3	9	Op voorberm	Greppel	Nee
Kil IV	3	9 /5	Op voorberm	Greppel	Nee
Rijksstraatweg	5	7	N.v.t.	Greppel	Behoud zo lang mogelijk, geen bomenrij in eindsituatie

•

HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Planmethodiek

De verschillende bestemmingen zijn met hun bouwgrenzen direct van de verbeelding af leesbaar. Door middel van ruime bestemmingen en mogelijkheden van afwijking (onthefing) is in de gebieden die daarom vragen de nodige flexibiliteit opgenomen.

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

5.2 Inleidende regels

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

5.3 Bestemmingen

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

In het plangebied wordt - voor zover aan de orde - gewerkt met bouwvlakken waarbinnen de gebouwen zijn toegestaan. Buiten bouwvlakken mogen doorgaans geen gebouwen worden gebouwd, maar alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Een en ander wordt per bestemming geregeld.

In het algemeen is het plan voor de dijkversterking als uitgangspunt genomen. Voor zover aan de orde zijn de toegestane bouwhoogten ontleend aan de aanwezige bebouwingssituatie.

Artikel 3 - Bedrijf - Nutsvoorziening

De bestemming geldt voor de locatie van gemaal Loudon aan de Wieldrechtse Zeedijk. Voor de hier aanwezige bebouwing is een bouwvlak opgenomen.

Artikel 4 - Groen

De dijk, bermen en taluds zijn bestemd voor 'Groen'. Deze gronden hebben doorgaans een groene inrichting (gras en evt. beplanting) en uitstraling.

De in het kader van de dijkversterking aan te leggen fietsroute, die grotendeels op en aan de rivierzijde van het dijklichaam is gesitueerd, is met een functieaanduiding vastgelegd.

Door de ligging langs de rivier de Dordtsche Kil kan het nodig zijn binnen deze bestemming voorziening voor het scheepvaartverkeer te plaatsen. De regels behorende bij deze bestemming maken dit mogelijk.

Verder is in dit artikel een bepaling opgenomen in verband met de binnen de bestemming aanwezige Kiltunnel (onder maaiveld).

Artikel 5 - Horeca

Deze bestemming geldt voor het horecabedrijf op de locatie Wieldrechtseweg 52.

Artikel 6 - Verkeer

De bestemming Verkeer betreft alle in het gebied aanwezige infrastructuur voor het wegverkeer. De inhoud van de bestemming komt in grote lijnen overeen met de in Dordrecht gebruikelijke bestemmingsregeling voor verkeer.

Ook in deze bestemming zijn, zoals bij 'Groen', bepalingen opgenomen in verband met mogelijk te plaatsen scheepvaarttekens en de aanwezigheid van de Kiltunnel.

Artikel 7 - Water

De bestemming regelt het gebruik en bebouwingsmogelijkheden ter plaatse van deze bestemming, die zowel een gedeelte van de Dordtsche Kil als de water(-gangen) in het gebied zelf betreft.

Artikel 8 - Leiding-Hoogspanningsverbinding

De bestemmingsregeling voor de hoogspanningsverbindingen in het plangebied is een zogenaamde 'dubbelbestemming'. Het betreft de 380 kV-verbinding die de waterkering kruist ter hoogte van het gebied Dordtse Kil III.

Ter plaatse van de hoogspanningsverbinding gelden voor de gronden 2 bestemmingen, te weten die voor de hoogspanningsverbinding én die voor het overige gebruik van die gronden.

De bestemmingsregeling komt overeen met de regeling die in vergelijkbare situaties in bestemmingsplannen zijn opgenomen.

Artikel 9 - Leiding-Leidingstrook

In het plangebied bevinden zich enkele belangrijke ondergrondse leidingen, te weten:

- een stikstofleiding met diameter van 6 inch en 64 bar;
- een waterleiding met een werkdruk van 4,5 Bar;
- een waterleiding met een werkdruk van 7 Bar;
- een waterleiding met een diameter van 500 mm;
- een gasleiding met een diameter van 12 inch;
- een gasleiding met een diameter van 48 inch
- een persleiding met een diameter van 1000 mm (gemaal Loudon).

Deze dubbelbestemming heeft tot doel de leidingen te beschermen tegen bouw- of aanlegactiviteiten die op grond van de andere bestemmingen zijn toegestaan. Doen deze activiteiten zich voor, dan kan pas medewerking worden verleend nadat de leidingbeheerder advies heeft kunnen uitbrengen.

Artikel 10 - Waterstaat-Waterkering

De bestemming "Waterstaat - Waterkering" heeft vooral ten doel dat er bij het uitvoeren van (bouw)werkzaamheden overleg plaatsvindt met het waterschap. Dit is op de gebruikelijke wijze in de planregels opgenomen.

Zoals in de inleiding aangegeven wordt voor het te versterken dijktracé een apart bestemmingsplan opgesteld. In het voorliggende bestemmingsplan beperkt de bestemming voor de waterkering zich daarom tot de buiten het dijktracé gelegen beschermingszones van de waterkering.

De bestemming ziet er op toe dat in het aangewezen gebied voor de waterkering potentieel schadelijke activiteiten pas kunnen plaatsvinden nadat de dijkbeheerder gelegenheid heeft gekregen advies uit te brengen.

5.4 Algemene regels

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

* Anti-dubbeltelbepaling

Het artikel "Anti-dubbeltelbepaling" 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 bouw mogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen zoals balkons, galerijen en kelders.

- Algemene gebruiksregels

Deze gebruiksregels geven aan wat in het plan - voor zover aan de orde - in ieder geval onder verboden gebruik wordt verstaan.

- Algemene aanduidingsregels

In deze regels zijn bepalingen opgenomen die op meerdere bestemmingen betrekking hebben en om die reden, door middel van een zogenaamde gebiedsaanwijzing in de verbeelding zijn aangegeven.

In dit plan gaat het om de 'veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen' vanwege de A16. Over deze weg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. In het hoofdstuk Omgevingsaspecten is hier meer gedetailleerd op ingegaan.

- Algemene afwijkingsregels

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

- Overige regels

In dit artikel is de zogenaamde voorrangsregeling opgenomen voor dubbelbestemmingen die elkaar overlappen.

5.5 Overgangs- en slotregels

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

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

HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan is opgesteld op verzoek van het Waterschap Hollandse Delta. Met het waterschap zijn in een samenwerkingsovereenkomst afspraken gemaakt over de dijkversterking en de raakvlakken die dat plan heeft met de gemeente Dordrecht.

In de overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de kosten van aanleg van de westelijke ontsluiting en het fietspad op de dijk. Die kosten zijn geraamd op € 2 miljoen en worden gedekt uit de gelden die beschikbaar zijn gesteld voor de ontwikkeling van de Westelijke Dordtse Oever.

In een aparte overeenkomst is met het waterschap wordt het verhaal van eventuele planschade geregeld.

HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak

Tijdens de totstandkoming van het MER en het projectplan Eiland van Dordrecht-West is door het Waterschap Hollandse Delta veel aandacht besteed aan de ontwikkeling van een breed gedragen ontwerp. Om alle eerder benoemde onderwerpen goed mee te wegen in het ontwerp is daarom veel overleg en afstemming gevoerd. Bij deze gesprekken is een groot aantal partijen betrokken geweest. De volgende groepen van (direct en indirect) betrokkenen kunnen worden onderscheiden:

- gemeente Dordrecht
- provincie Zuid-Holland
- Rijkswaterstaat
- Brandweer
- wegschap Kiltunnel
- omwonenden
- ondernemers
- grondgebruikers, pachters
- kabel- en leidingbeheerders; weggebruikers
- scheepvaart.

Afstemming tussen de partijen heeft plaatsgevonden binnen de volgende reguliere overleggroepen:

- Projectgroep Waterschap, vanuit verschillende afdelingen van het Waterschap.
- Projectgroep gemeente Dordrecht, vertegenwoordigers vanuit verschillende afdelingen van de gemeente Dordrecht.
- Klankbordgroep: o.a. bewoners, bedrijven/dienstenkring Kil I, II en III, nutsbedrijven, agrariërs.
- Regiegroep en stuurgroep voor de versterking van de primaire waterkeringen.

Hiernaast zijn tijdelijke werkgroepen in het leven geroepen:

- Projectgroep Westelijk Dordtse Oever;
- Werkgroep Water;
- Overleg Evides – Waterschap;
- Werkgroep Loudon;
- Werkgroep natuurcompensatie.

De communicatie (informatie en consultatie) met de overige belanghebbenden heeft daarnaast plaatsgevonden door middel van onder andere:

- informatieavonden;
- inspraakbijeenkomsten met omwonenden;
- bilaterale gesprekken met omwonenden;
- lokale media;
- nieuwsbrieven;
- internet.

Naast de hiervoor bedoelde vormen van overleg en inspraak gedurende het proces van voorbereiding van het dijkversterkingsproject, is in het kader van de procedure voor het projectplan dijkversterking en de daaraan gekoppelde m.e.r.-procedure de mogelijkheid geboden om zienswijzen naar voren te brengen.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft uitsluitend tot doel het dijkversterkingsplan planologisch mogelijk te maken. Belanghebbenden zijn, zoals aangegeven, door het Waterschap in ruime mate betrokken bij de voorbereiding van de dijkversterking. Inmiddels zijn de inspraakmogelijkheden over het projectplan voor de dijkversterking en de m.e.r.-procedure afgerond en wordt hierover definitief besloten. Een inspraakronde over het voorliggende bestemmingsplan zal hierin geen

verandering brengen en heeft in die zin dan ook geen meerwaarde. Om die reden is besloten af te zien van inspraak over het bestemmingsplan.

7.2 Overleg

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

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

Van de mogelijkheid om in te reageren op het voorontwerp bestemmingsplan is gebruik gemaakt door:

Nederlandse Gasunie

1. Verzoekt na te gaan of de belemmeringenstrook voor de hogedruk gasleiding, die 5 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding bedraagt, correct op de verbeelding is weergegeven.
Reactie:
 - De belemmeringenstrook is correct weergegeven.
2. Wijst er op dat werkzaamheden binnen de bestemming 'Leiding - Leidingstrook' niet zonder meer mogelijk zijn in de buurt van de hogedruk gasleiding in het gebied.
Reactie:
 - De uitvoering van de dijkversterking ligt bij het Waterschap en niet bij de gemeente. Het Waterschap dient een en ander af te stemmen met de Gasunie.

TenneT TSO

1. Wijst er op dat de hoogstspanningsmast ter hoogte van de Dordtsche Kil een hoogte heeft van 110 meter. Verzocht wordt de bouwhoogte in het bestemmingsplan hierop aan te passen.
Reactie:
 - De hoogte is aangepast.

Veiligheidsregio

De Veiligheidsregio heeft schriftelijk medegedeeld dat er voor dit bestemmingsplan geen relevante externe veiligheidsrisico's zijn geconstateerd. De brief is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.