

Bestemmingsplan Weeskinderendijk - Laan der VN

gemeente: Dordrecht
fase: vastgesteld bestemmingsplan
datum: juni 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	7
2.1 Historie	7
2.2 Bestaande ruimtelijke structuur	8
2.3 Bestaande functionele structuur	8
2.4 Toekomstige situatie	8
HOOFDSTUK 3 Beleidskader	9
3.1 Rijksbeleid	9
3.2 Provinciaal beleid	10
3.3 Regionaal beleid	11
3.4 Gemeentelijk beleid	12
HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten	13
4.1 Archeologie en cultuurhistorie	13
4.2 Bedrijven en milieuzonering	18
4.3 Bodemkwaliteit	20
4.4 Duurzaamheid	20
4.5 Externe veiligheid	21
4.6 Natuur	28
4.7 Geluid	30
4.8 Groen	33
4.9 Luchtkwaliteit	33
4.10 Verkeer en vervoer	34
4.11 Water	34
HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving	37
5.1 Planmethodiek	37
5.2 Inleidende regels	37
5.3 Bestemmingen	37
5.4 Algemene regels	39
5.5 Overgangs- en slotregels	40
HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid	41
HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	42
7.1 Inspraak	42
7.2 Overleg	42
 bijlage 1: Notitie naar aanleiding van de overlegreacties	 43

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De westzijde van het Eiland van Dordrecht heeft zich in de 20e eeuw van noord naar zuid ontwikkeld tot een industriële zone. Zuidelijk van de spoorbaan was de omgeving Weeskinderendijk een van de eerste gebieden waar sprake was van een bedrijventerrein. Het terrein bestond gedeeltelijk uit kleinschalige havens die in rechtstreekse verbinding stonden met de rivier. Aan de noord- en ooststrand zijn woningen gebouwd. De ontwikkeling heeft zich langs de Oude Maas in zuidelijke richting voortgezet.

Met de aanleg van nieuwe infrastructuur, in eerste instantie de verkeersbrug over de Oude Maas en veel later de Drechtunnel is de oorspronkelijke situatie nauwelijks meer herkenbaar. Het bedrijventerrein tussen de Laan der Verenigde Naties en de A16 (Ampèrestraat en omgeving) herinnert hier nog wel aan.

De omgeving Weeskinderendijk en de strook langs de Oude Maas zijn onderdeel van het gebied Maasterras. De afgelopen jaren is gewerkt aan plannen om dit gebied als entree tot de Dordtse binnenstad nieuw leven in te blazen, met de nadruk op de ontwikkeling van kantoren en woningen. Begin 2011 is, gelet op de economische situatie, besloten vooralsnog alleen de globale ontwikkelingskaders vast te stellen, zodat initiatieven daaraan kunnen worden getoetst en indien gewenst nader uitgewerkt.

Het huidige bestemmingsplan gaat uit van de bestaande situatie, met woningen aan de randen en bedrijven op het achtergelegen gebied. De plannen die de afgelopen jaren zijn ontwikkeld en de vastgestelde globale ontwikkelingskaders wijken vanzelfsprekend sterk af van het vigerende bestemmingsplan.

De Wet ruimtelijke ordening stelt de eis dat op 1 juli 2013 voor de hele gemeente bestemmingsplannen moeten gelden en dat die plannen niet ouder mogen zijn dan 10 jaar. Inmiddels wordt voor een groot deel van Dordt aan deze eis voldaan. Er is nog een aantal plannen in voorbereiding en in procedure, die nog voor 1 juli 2013 vastgesteld kunnen worden.

De bestemmingsplannen in het gebied Weeskinderendijk-Laan der Verenigde Naties zijn over het algemeen zeer oud, zelfs van ruim voor de bouw van de Drechtunnel waarvoor destijds aparte procedures zijn gevolgd. Deze bestemmingsplannen zijn ook van vóór de inwerkingtreding van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening en komen per 1 juli 2013 te vervallen. Kortom, er moet een nieuw bestemmingsplan worden vastgesteld.

Omdat de ontwikkelingskaders zeer ruim zijn en de uitvoerbaarheid hoogst onzeker, is het niet mogelijk een op de herontwikkeling gericht bestemmingsplan vast te stellen. Daarom is een consoliderend bestemmingsplan opgesteld, waarbij de bestaande situatie c.q. de rechten op grond van het geldende bestemmingsplan als uitgangspunt zijn genomen. Het nieuwe plan maakt daarmee, ten opzichte van het geldende plan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Verder voorziet het bestemmingsplan in een moderne regeling voor de overige buiten het project Maasterras vallende gebieden.

Het plan betekent geen wijziging in de stellingname ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van Maasterras. Mochten zich in de komende periode realiseerbare en in de ontwikkelingskaders passende initiatieven voordoen, dan zal daaraan desgewenst medewerking worden verleend via herziening of afwijking van het bestemmingsplan.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt zuidelijk van de spoorbaan richting Zwijndrecht - Rotterdam, nabij de Oude Maas en wordt globaal als volgt begrensd:

- in het noorden: de stadsbrug en het parkeerterrein aan de Weeskinderendijk
- in het oosten: de Weeskinderendijk (oost- en zuidzijde; Drechtunnel/A16)
- in het zuiden: Ampèrestraat (De Put)
- in het westen: de gemeentegrens met Zwiindrecht in de Oude Maas.



1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied gelden de volgende plannen:

1. Algemeen plan van uitbreiding gemeente Dordrecht (1932)
2. Plan van uitbreiding Weeskinderendijk e.o. (1934)
3. uitbreidingsplan in onderdelen Mijlweg (1955)
4. partiële herziening uitbreidingsplan in onderdelen Mijlweg (1960)

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 plangebied ligt verspreid over drie polders: het noordoosten ligt in de polder De Mijl (vóór 1565) en is in 1603 opgenomen in de Oud Dubbeldamse polder. Het zuiden ligt in de polder Wioldrecht (1657-60).

Tijdens de Sint Elisabethsvloed van 1421 is ten zuidwesten van de stad Dordrecht waarschijnlijk een deel van de ringdijk van de laatmiddeleeuwse Grote Waard niet verdrongen maar altijd boven water, toegankelijk en bewoonbaar gebleven. De 's Gravendeelsedijk aan de westzijde van het plangebied is mogelijk zelfs aangelegd op een restant van de 13e eeuwse ringdijk van die Grote Waard. De polder De Mijl was de eerste omkading van gebied buiten de stad Dordrecht na de Sint Elisabethsvloed en dateert van vóór 1565. Het zuidelijke deel van de polder De Mijl ligt in het plangebied.

De westelijke kade, nu 's Gravendeelsedijk is de oudste dijk. De zuidelijke en oostelijke kades, nu de Weeskinderendijk dateren van vóór 1565. Mogelijk gaat de zuidelijke kade zelfs terug tot de noordelijke rivierdijk van de rivier de Dubbel van vóór 1421. Binnen het plangebied wordt deze rivier namelijk verwacht, net als het op de oever(s) daarvan liggende dorp Dubbeldam en de daarbij horende dam in de Dubbel. De noordelijke kade, nu ook Weeskinderendijk, is iets jonger, waarschijnlijk van rond 1660.

Door de ligging aan de rivier ontwikkelt zich vanaf circa 1660 een soort pré-industrieel gebied, vooral gericht op houtindustrie, met veel (zaag)molens en een haven: het Papengat. Rond 1820 staan hier 10 molens en is er een steenplaats gevestigd. Het gebied heeft sinds de 17e eeuw een industrieel karakter en een dominante verkeersinfrastructuur.

In de eerste helft van de 19de eeuw gaat het slecht met de Dordtse economie, met name op het gebied van de nijverheid. Vanaf 1850 trekt de economie aan. Diverse fabrieken vestigen zich in het gebied. In 1847 bijvoorbeeld constructiebedrijf Penn en Bauduin (koper- en ijzergieterij, later ook machinefabriek). Het bedrijf was onder andere gespecialiseerd in bruggenbouw en een belangrijke werkgever voor Dordtse arbeiders.

Andere bedrijven die zich in de loop der tijd aan de rivier vestigden (en weer verdwenen) zijn bijvoorbeeld de suiker(bieten)fabriek, de Dordrechtsche asfaltfabriek, de gemeentelijke reinigingsdienst, Van Twist transporten en kraanverhuur. Aan de Weeskinderendijk (boven) vestigden zich een houtbedrijf en de inmiddels gesloopte wasserij OZON.

In 1820 wordt de Rijksweg, ook wel Willemsdorpse straatweg of Mijlweg genoemd, aangelegd als verbindingsweg tussen Rotterdam en Brabant. Zij begon op het Eiland van Dordrecht op de kruising 's Gravendeelsedijk en Weeskinderendijk. De huidige Mijlweg en de snelweg A16 volgen ongeveer het oude tracé.

Rond 1930 zijn vrijwel alle molens rond het Papengat verdwenen en worden aan zuid- en oostzijde aan de Weeskinderendijk woningen gebouwd, aan de noordzijde gevolgd in 1937. De aanleg van de A16 en de bouw van de brug over de Oude Maas vinden in diezelfde tijd plaats. Tijdens de meidagen 1940 komen de huizen aan de Weeskinderendijk noordzijde zwaar onder vuur te liggen bij de verovering van de brug door de naar Den Haag oprukkende Duitsers.

In de jaren 50 van de vorige eeuw wordt het gebied tussen A16 en de 's Gravendeelsedijk als bedrijventerrein volgebouwd. Het Papengat wordt geleidelijk aan weer met grond opgevuld. De Papegatsbrug werd in 1960 vervangen door een dam, een groot deel van het Papegat was toen al gedempt.

In 1977 wordt de Drechtunnel gebouwd, waarbij mogelijk het laatmiddeleeuwse verdrongen dorp Dubbeldam en de dam in de Dubbel ongezien verdwenen zijn. De brug naar Zwijndrecht blijft bestaan, maar met een andere oprit en vooral een regionale functie.

2.2 Bestaande ruimtelijke structuur

Zoals in de inleiding weergegeven is de ruimtelijke structuur in de afgelopen 100 jaar ingrijpend gewijzigd. In of nabij het plangebied bevinden zich de brug over de Oude Maas, de Drechtunnel/A16 met op- en afritten, de Laan der VN, de spoorbaan en de Oude Maas. Deze infrastructuur is beeldbepalend en bepaalt in belangrijke mate de ruimtelijke structuur van het plangebied.

Daarnaast doet de Weeskinderendijk (oost- en zuidzijde) dienst als hoofdwaterkering. Met name aan de oostzijde van de Weeskinderendijk is dit herkenbaar.

De gebieden Weeskinderendijk en Ampèrestraat en omgeving hebben zich tussen deze infra weten te handhaven. Beide zijn oude kleinschalige bedrijfsterreinen.

Kenmerkend voor het gebied Weeskinderendijk is de vrijwel aaneengesloten woonbebouwing aan de randen van het gebied. De bedrijvigheid wordt hierdoor deels aan het oog onttrokken, maar komt tegelijkertijd vanaf de brug richting Zwijndrecht juist weer volop in het zicht. Aan de zijde van de Laan der Verenigde Naties is omstreeks 1992 nieuwbouw voor een autobedrijf en kantoren verrezen. Het terrein op de hoek Laan der VN - Weeskinderendijk, waar voorheen wasserij OZON was gevestigd, ligt al lange tijd braak.

Het terrein aan de Ampèrestraat is kleinschalig van opzet en intensief bebouwd. Er zijn uiteenlopende bedrijven gevestigd. Kenmerkend is de verdiepte ligging ten opzichte van de Laan der VN. Het terrein ontleend daaraan de naam "De Put".

In de smalle strook tussen de Laan der VN en de Oude Maas is eind vorige en begin deze eeuw nieuwe bebouwing verrezen voor voornamelijk autobedrijven, soms gecombineerd met kantoren. De openbare ruimte aan de rivierzijde staat bekend als de Handelskade. Hier kunnen ook binnenvaartschepen afmeren.

2.3 Bestaande functionele structuur

Weeskinderendijk

Aan de noord- en oostrand staan rijen aaneengesloten woningen. Aan de andere randen bevinden zich bedrijven of braakliggende terreinen.

Op het binnenterrein staan uiteenlopende bedrijfsopstallen, die oorspronkelijk behoorden bij een zuivelfabriek en een houtbedrijf. Het terrein van het houtbedrijf is buiten gebruik, terwijl de opstallen van de voormalige zuivelfabriek in gebruik zijn bij kleine bedrijven.

De Put

Op dit terrein zijn kleinschalige bedrijven gevestigd. Daarnaast bevindt zich hier, naast de Laan der VN een grote bouwmarkt.

Laan der VN-Handelskade

Direct naast de hooggelegen Stadsbrug naar Zwijndrecht staat een blok met woningen, met vrijwel aangrenzend een benzinestation, waar ook LPG-verkoop plaatsvindt.

Verderop langs de Oude Maas staat, boven de Drechtunnel, een gebouw van Rijkswaterstaat.

Tussen de Laan der VN en de Handelskade zijn voornamelijk autobedrijven, met bijbehorende werkplaatsen en kantoren gevestigd.

2.4 Toekomstige situatie

Zoals in de inleiding vermeld, is dit een consoliderend bestemmingsplan. Voor plannen die op termijn in het kader van het project Maasterras aan de orde kunnen komen zullen te zijner tijd aparte procedures voor afwijking of herziening van het bestemmingsplan worden doorlopen.

HOOFDSTUK 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 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 rijksbetrokkenheid. Zo ontstaat er ruimte voor maatwerk en ontwikkelingen van burgers en bedrijven.

Het Rijk vindt de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys van nationale betekenis. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang zoals de Zuidas, de Structuurvisie Mainport Schiphol Amsterdam Haarlemmermeer, Rotterdam-Zuid en Brainport Avenue rond Eindhoven worden doorgezet. Om nieuwe projecten van de grond te krijgen, zoekt het Rijk in samenwerking met marktpartijen en andere overheden naar nieuwe vormen van financiering.

De economische ontwikkeling van Nederland concentreert zich steeds meer in stedelijke regio's omdat daar de meeste bedrijven en sectoren zijn gevestigd, het arbeidspotentieel het grootst is en kennis wordt ontwikkeld (onderzoek en onderwijs). Daarmee wordt hier de meeste toegevoegde waarde gecreëerd. Tegelijkertijd zijn de opgaven in deze regio's ook het grootst en meest complex. Ruimtelijk kenmerken deze stedelijke regio's in Nederland zich door een open structuur, (relatieve) kleinschaligheid en (internationaal gezien) lage dichtheden in interactie met hoogwaardige en toegankelijke landelijke en cultuurhistorische gebieden. Een vitaal en mooi landelijk gebied is van belang voor een goed leef- en vestigingsklimaat en voor recreatie en toerisme.

Belangrijke knooppunten in het netwerk van internationale verbindingen van de stedelijke regio's zijn de Mainports Rotterdam en Schiphol, de Amsterdamse havens en de Brainport Zuidoost-Nederland.

Deze knooppunten moeten niet alleen een goede nationale bereikbaarheid hebben, maar ook goede internationale achterlandverbindingen binnen het Trans-Europese Netwerk naar buitenlandse afzet- en kennisregio's zoals het Ruhrgebied, Midden- en Zuid-Duitsland, België, Noord-Frankrijk en Noord-Italië. Door internationale samenwerking van havens in Europa, het versterken van de logistieke knooppunten in Nederland en het efficiënt afhandelen van de groeiende vervoersstromen wordt de concurrentiekracht verder versterkt.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte verzet zich niet tegen vaststelling van het bestemmingsplan.

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 vastgelegd dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijkswaardwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Het Barro is op een aantal van deze onderdelen in werking getreden. In relatie tot het bestemmingsplan bevat het Barro op het onderdeel Grote rivieren relevante bepalingen.

Het gebied buiten de waterkering, d.w.z. de deelgebieden Weeskinderendijk en Handelskade zijn aangewezen als rivierbed. De Oude Maas zelf is aangeduid als stroomvoerend deel van het rivierbed.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening verzet zich niet tegen vaststelling van dit bestemmingsplan.

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 eist 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 hoofdopgaven:

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

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

In de Uitvoeringsagenda staat hoe de provincie en de verschillende partners de ambitie van de Structuurvisie gaan uitvoeren. De nadruk ligt op samenhang van maatregelen en programma's en de samenwerking met de regio's. Wat belangrijk is voor Zuid-Holland staat voorop. De Uitvoeringsagenda maakt duidelijk wat er moet gebeuren en wat de onderlinge rolverdeling van de provincie en de verschillende samenwerkende partijen is.

Elke partij werkt vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid om de ambitie van de Structuurvisie te realiseren. In de Structuurvisie is het plangebied op de functiekaart opgenomen als Bedrijventerrein.

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:

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

Het plangebied valt binnen de aangegeven bebouwingscontouren en is hiermee in overeenstemming met de Verordening Ruimte.

De Verordening Ruimte verzet zich niet tegen de vaststelling van het consoliderende bestemmingsplan.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Uitvoeringsstrategie bedrijventerreinen

In de regionale uitvoeringsstrategie voor bedrijventerreinen wordt de ruimte voor vestiging van logistieke bedrijven omschreven. Het WDO gebied (Westelijke Dordtse Oever) moet ruimte bieden voor zowel natte als droge bedrijvigheid, met de nadruk op bovenregionale sectoren.

De bestaande droge terreinen moeten een concurrerende locatie blijven voor regionale gemengde bedrijvigheid, met een specialisatie in logistiek op Kil III en IV. De kwantitatieve opgave bestaat uit herstructurering van Dordtse Kil I, II en Amstelveen West, een tweede verbinding tussen Dordtse Kil IV en de Zeehaven, verbreden van de Mijlweg en de parallelstructuur langs de A16. De kwalitatieve opgave wordt beschreven in het realiseren van een hoogwaardige entree vanaf A16, het verruimen van de geluidruimte, de ruimtelijke kwaliteit op bestaande terreinen verbeteren en deze een kwaliteitsimpuls geven.

Het bestemmingsplan betreft bestaande bedrijventerreinen en voorziet niet in de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Dordrecht 2020

In deze structuurvisie voor Dordrecht wordt ingezet op een kwaliteitsslag op alle niveaus en gebieden: wonen, werken, voorzieningen en duurzame recreatie. Het gaat om het toevoegen van nieuwe kwaliteiten aan de bestaande stad en het aanbrengen van samenhang tussen de verschillende ruimtelijke projecten en programma's.

In deze kwaliteitsslag ligt de focus op veranderingen in de bestaande stad, zoals herstructureringsoperaties, transformatie van oude bedrijventerreinen en verdichtingprojecten.

De Maaspoort (Glazenplein-Maasterras) is een van de belangrijkste entrees naar de stad. Op dit moment heeft dat knooppunt niet de uitstraling die Dordrecht verdient. Met de ontwikkeling van het Maasterras als zakelijk centrum van de Drechtsteden wordt de entree aan deze kant van de stad belangrijker en indrukwekkender.

Het bestemmingsplan richt zich in afwachting van nieuwe ontwikkelingen op het consolideren van de bestaande situatie.

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 verder het aanwijzen van rijksmonumenten geregeld en van beschermde stadsgezichten.

Wet op de archeologische monumentenzorg

Het archeologisch bodemarchief is de belangrijkste bron voor onze oudste geschiedenis.

Sinds 1 oktober 2007 regelt de Wet op de archeologische monumentenzorg als onderdeel van de Monumentenwet 1988 de bescherming en het behoud van archeologische waarden in de bodem. De archeologische zorgplicht ligt bij de gemeente.

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

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

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

Beschermde monumenten

In het plangebied bevinden zich geen beschermde rijksmonumenten.

In het plangebied zijn nog geen gemeentelijke monumenten aangewezen. De inventarisatie hiervoor is nog niet gestart.

De inventarisatie voor gemeentelijke bescherming van objecten is nog niet gestart. Zie verder onder onderzoek.

Provinciaal beleid: Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland

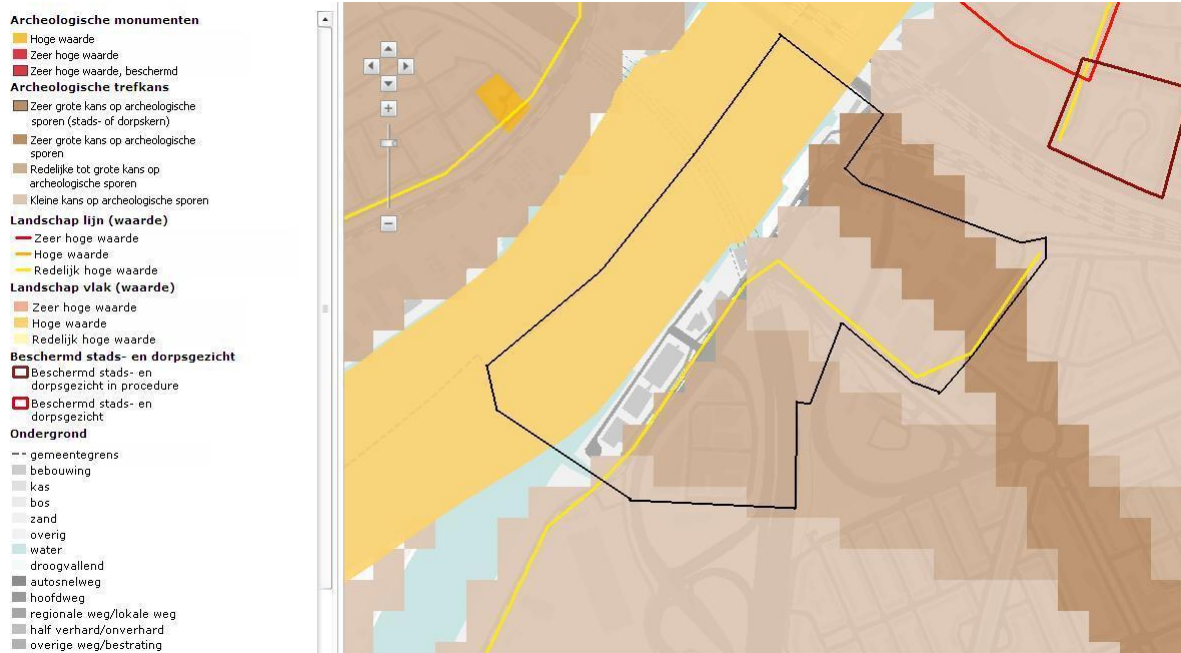
De Cultuurhistorische Atlas van Zuid-Holland geeft een overzicht van de cultuurhistorische kenmerken en waarden in Zuid-Holland. Onderdelen uit de Provinciale Structuurvisie (2010) zijn hier in opgenomen.

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 het uitgangspunt bij processen van culturele planologie.



CHA Zuid Holland, detail uit de kaart gecombineerde waarden (kaart 4)

In de CHA Zuid-Holland staan de Weeskinderendijk zuid en oost en de 's Gravendeelsedijk (deels Laan der VN) aangegeven als landschappelijke lijnen van redelijk hoge waarde. Beide zijn in elk geval dijken behorend tot de polder Oud Dubbeldam uit 1603, maar waarschijnlijk gaan ze deels terug op de laatmiddeleeuwse dijk rond de Grote of Zuid Hollandse Waard van vóór de Sint Elisabethsvloed van 1421.

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 kunnen worden ingezet voor de gebiedsontwikkeling.

Beschermde gebieden

In het plangebied bevinden zich geen beschermde gebieden. Wel is het gebied geïnventariseerd in het kader van het MIP onderzoek 1800-1945 naar objecten en gebieden.

De inventarisatie voor gemeentelijke bescherming van gebieden of structuren is nog niet gestart. Zie verder onder "onderzoek".

Gemeentelijk beleid archeologie

Al sinds de jaren '60 vindt archeologisch onderzoek plaats in de gemeente. Sinds 1995 is in Dordrecht een gemeentelijk archeoloog actief en sinds 1999 beschikt de gemeente Dordrecht over een opsporingsvergunning voor het eigen grondgebied. De gemeente voert dus sinds 1995 een eigen beleid wat betreft archeologie.

Sinds de invoering van de Wet op de archeologische monumentenzorg in 2007 dienen archeologische waarden wettelijk in de besluitvorming rond ruimtelijke ordeningsprocessen meegewogen te worden. In de praktijk gebeurde dit in Dordrecht al sinds 1995.

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

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

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

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

De provincie Zuid Holland kent een grote waarde toe aan locaties, die informatie bevatten over de ontginning van het veenlandschap in de middeleeuwen. Het is deze ontginning van het veen en de daarmee samenhangende structuren zoals kaden, dijken, sluizen en die ook nu nog beeldbepalend zijn voor het Hollands landschap. Het Eiland van Dordrecht speelt in dit landschap een opvallende rol vanwege het in 1421 verdrinken en daarna volledig afgedekte gebied, waaraan de huidige Biesbosch een blijvende herinnering is.

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

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

Archeologie

In het plangebied gelden twee archeologische waarden.



Detail uit de beleidskaart archeologie gemeente Dordrecht.

Waarde Archeologie 2 (WR A-2): in het noorden van het plangebied een hoge archeologische verwachting vanwege de ligging op de hoger gelegen stroomgordel van de na 1421 verdwenen rivier de Dubbel. Op de oever van de Dubbel wordt de locatie van het laat middeleeuwse dorp

Dubbeldam verwacht met de bijbehorende dam en sluis in de Dubbel.
Onderzoek is in deze zone verplicht bij bodemingrepen dieper dan 70 cm –mv.

Waarde Archeologie 3 (WR A-3): in het zuidwesten van het plangebied een middelmatige archeologische verwachting vanwege de ligging in het lager gelegen komleigebied tussen de na 1421 verdwenen rivieren de Dubbel en het Oude Maasje.

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

4.1.2 Onderzoek

Monumentenzorg - Objecten, structuren en gebieden

De onderzoeken in 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 en structuren door plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst wordt 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.

Monumenten Inventarisatie Project

In het kader van het monumenten inventarisatie project met betrekking tot de periode 1850-1940 is alleen de verkeersbrug uit 1939 over de Oude Maas - Dordrecht en Zwijndrecht verbindend - geïnventariseerd, onder de straatnaam Brandts Buijsstraat.

Omschrijving:

Brug voor wegverkeer met betonnen toeritten. Bruggedeelte boven het water van stalen geklonken vakwerk, steunend op betonnen pijlers, die weer twee aan twee steunen op lange pijlers waarvan de zijden in de stroomrichting zijn afgerond. De toeritten eveneens op betonnen pijlers, die echter smaller zijn. Stalen leuningen.

Motivatie: Gave brug. Karakteristiek voor bouwtijd. Van cultuurhistorische waarde.

De brug is niet aangewezen als rijksmonument, maar komt wellicht wel in aanmerking voor plaatsing op de gemeentelijke lijst.

Potentiële gemeentelijke monumenten, cultuurhistorische waarden

- Weeskinderendijk boven 213 d en f



Beide gebouwen zijn gebouwd in opdracht van het houtbedrijf Berger en Zn. Het betreft een fabriekshal met werkplaats en zagerij (f), die na de oorlog in 1948 opnieuw is opgebouwd en een kantoorgebouw uit 1938 (d). In de tijd van de insteekhaven het Papengat waren rond het Papengat diverse houtbedrijven gevestigd. Deze twee bedrijfsgebouwen zijn de oudste op het bedrijfsterrein. Beide zijn nog vrijwel gaaf en karakteristiek voor de bouwtijd. Verder zijn ze van belang vanwege hun markante ligging aan de Weeskinderendijk boven. Dit biedt vooral vanaf de

Brandts Buijsstraat een sterke aanblik. De gebouwen zijn als ensemble van belang vanwege hun geschiedkundige, architectonische en stedenbouwkundige waarde en hun gaafheid.

- Weeskinderendijk 141 t/m 191



Een symmetrisch opgezet ensemble van dijkhuisjes van rond 1930. De hoofdropzet en contour in Delftse schoolstijl is nog herkenbaar. Vrijwel alle venster- en deuropeningen hebben een nieuwe vulling gekregen en ook de dakbedekking is vrijwel geheel vervangen.

Cultuurhistorische structuren

In 2009 is in opdracht van het Waterschap een cultuurhistorische inventarisatie van onder andere het Eiland van Dordrecht uitgevoerd. Binnen het plangebied zijn de gehele Weeskinderendijk en de 's Gravendeelsdijk als onderdelen van de oorspronkelijke dijkstructuur van het Eiland aangemerkt.

Beide dijkstructuren zijn van cultuurhistorische waarde en behoudenswaardig. Ze dienen in stand te worden gehouden als herkenbare dijklichamen. In het plangebied zijn geen individuele cultuurhistorische objecten of elementen aangetroffen.

Archeologie

Tot nu toe heeft er in het plangebied geen archeologisch onderzoek plaatsgevonden en zijn geen archeologische vindplaatsen bekend.

4.1.3 Conclusie

Cultuurhistorisch waardevolle objecten/elementen

Er is een aantal in potentie cultuurhistorisch waardevolle objecten en structuren te benoemen. Er dient echter ook nog het nodige nader onderzoek plaats te vinden, met name naar wat er echt voor bescherming in aanmerking komt. Nadere aanduiding cultuurhistorische waarde is wel op een aantal objecten/structuren te leggen. Dit betekent dat bij eventuele sloopplannen de cultuurhistorische waarde nader onderbouwd meegewogen dient te worden.

In het bestemmingsplan zijn de panden Weeskinderendijk boven 213 d en f en Weeskinderendijk 141 t/m 191 aanwezen als cultuurhistorisch waardevol.

Archeologie

Archeologisch onderzoek naar de resten van het verdrinken en bedekte laat middeleeuwse landschap sluit aan bij twee nationale en provinciale onderzoeksthema's "de Middeleeuwse ontginning en bewoning van de veengebieden" en "het omgaan met water in het verleden". Vanwege het feit dat niet bekend is waar archeologisch interessante gebieden of objecten zich exact bevinden, dient bij alle ingrepen in de bodem van het plangebied zorg te worden besteed aan de potentieel aanwezige archeologische resten.

Voor aanvang van grondwerkzaamheden dient dan ook op kosten van de initiatiefnemer/veroorzaker onderzocht te worden of en waar zich archeologische sporen in het gebied aanwezig zijn en wat hun kwaliteit en waarde is. Als er archeologische behoudenswaardige vindplaatsen aanwezig zijn, dient de initiatiefnemer zorg te dragen voor behoud door

planaanpassing of door opgraven. Behoud *in situ* ofwel in de bodem zelf verdient daarbij de voorkeur. Bij vaststellen van archeologische waarden en het omgaan met behoudenswaardige waarden dient gewerkt te worden volgens een door de Gemeente Dordrecht op te stellen Programma van Eisen (PvE).

In het plangebied mag alleen worden gebouwd als uit onderzoek blijkt dat geen beschermingswaardige archeologische waarden aanwezig zijn of deze in voldoende mate zijn zeker gesteld. In het bestemmingsplan is hiervoor een regeling getroffen. Die regeling is gebaseerd op Hoofdstuk V Archeologische Monumentenzorg, Artikel 38a e.v., Monumentenwet 1988.

Deze regeling geldt niet voor:

- gelijke vervanging van bestaande bouwwerken
- bodemingrepen tot maximaal 70 cm danwel 100 cm beneden maaiveld afhankelijk van de archeologische waarde/verwachting
- heipalen tot een maximum van 5% van het daadwerkelijk te bebouwen gebiedoppervlak.

In alle andere gevallen dient er voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning op kosten van de initiatiefnemer/veroorzaker eerst archeologisch onderzoek uitgevoerd en gerapporteerd te worden.

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

Inleiding

Binnen het plangebied zijn bedrijventerreinen aanwezig bij de Weeskinderendijk en de Put. Langs de Laan der Verenigde Naties zijn kantoren en autobedrijven gevestigd. Voor deze delen van het plangebied geldt nog geen milieuzonering. Verder is er een verkooppunt voor motorbrandstoffen met LPG aanwezig langs de Dokweg. Deze locatie wordt op maat bestemd.

Uitgangspunten bij de milieuzonering

Voor het vastleggen van de milieuzonering is gebruik gemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering (editie 2009). In deze VNG uitgave worden richtafstanden gegeven per type bedrijfsactiviteit en wordt op basis van deze afstanden aan elke opgenomen bedrijfsactiviteit een milieucategorie toegekend. Er worden zes milieucategorieën onderscheiden, die vervolgens weer verder onderscheiden worden in twee of meer subcategorieën. De gegeven richtafstanden gelden ten opzichte van een rustige woonwijk.

De te beschouwen gevoelige bestemmingen zijn de woningen aan de Weeskinderendijk en de Dokweg. Hier is geen sprake van een rustige woonwijk, maar van een gemengd gebied. Er is sprake van een sterke functiemenging en de aanwezigheid van hoofdinfrastructuur. De richtafstanden in bovengenoemde VNG-uitgave kunnen voor het omgevingstype "gemengd gebied", met één afstandstap worden verlaagd. Hiervan is gebruik gemaakt bij de in dit bestemmingplan toegepaste zonering.

Binnen de bestemming bedrijven zijn enkele bedrijfswoningen gevestigd. Bij de milieuzonering is met deze bedrijfswoningen geen rekening gehouden.

Binnen het plangebied zijn overwegend bedrijven uit de lagere categorieën gevestigd. Vanwege de sterke functiemenging in het plangebied worden bedrijven uitgesloten vanaf categorie 4 (met inachtneming van een afwijkmogelijkheid).

Een deel van het plangebied behoorde tot het gezondeerde industrieterrein Groote Lindt/Dordt-West, maar wordt hieraan onttrokken. Dat betekent dat zogenaamde grote lawaaimakers worden uitgesloten. Lawaaimakers zijn aangewezen in het Besluit omgevingsrecht (onderdeel D van bijlage I).

In de strook kantoren en autobedrijven langs de Laan der Verenigde Naties is maximaal milieucategorie 2 aanwezig. Deze strook krijgt een gemengde bestemming waarbij categorie 2 wordt aangehouden (voor zwaardere bedrijvigheid zijn de bedrijventerreinen de aangewezen locatie).

In de huidige situatie is er één Bevi-bedrijf in het plangebied gevestigd. Dat is het apart gelegen tankstation met LPG aan de Dokweg. Vanwege de sterke functiemenging in het plangebied wordt nieuwvestiging van Bevi-bedrijven uitgesloten.

Het voorgaande leidt binnen het plangebied tot een zogenaamde 'inwaartse zonering' waarbij, naarmate de afstand ten opzichte van de woningen toeneemt, bedrijfsactiviteiten uit steeds hogere milieucategorieën zijn toegelaten.

Milieuzones worden toegepast, ongeacht de feitelijke omstandigheden of de eigendomssituatie. Immers, eigendomssituaties kunnen wijzigen en het gaat er om dat de vereiste ruimtelijke scheiding wordt bereikt.

Deze methodiek brengt met zich mee dat voor één bedrijfskavel twee of meer milieuzones kunnen gelden. In die gevallen moeten bedrijven bij de situering van de verschillende deelactiviteiten rekening houden met de verschillende milieuzones binnen de bedrijfskavel.

Is binnen één bedrijf sprake van meerdere ruimtelijk te onderscheiden deelactiviteiten, dan worden deze deelactiviteiten afzonderlijk beschouwd en getoetst aan de milieuzonering. Door consequente toepassing van deze methodiek wordt de planologisch gewenste ruimtelijke scheiding ook daadwerkelijk bereikt.

Bedrijven moeten niet alleen voldoen aan de milieuzonering uit het bestemmingsplan maar ook aan de Wet milieubeheer. Deze wet kent een eigen beoordelingskader voor de milieu-effecten van bedrijven. De toepassing daarvan zal er, zoals bij de zonering, toe leiden dat milieubelastende activiteiten op een verantwoorde afstand van gevoelige functies worden gesitueerd.

Beide instrumenten dienen daarmee eenzelfde doel en kunnen naast elkaar functioneren.

Op de verbeelding zijn de milieuzones ingetekend met daarin aangegeven welke milieucategorie er in die zone maximaal is toegestaan.

De Omgevingsdienst heeft een inventarisatie uitgevoerd naar de gevestigde bedrijven (Milieuvastbestemmingsplan Maasterras Dordrecht, omgevingsdienst, 19 juli 2012). Uit die inventarisatie blijkt dat er op het terrein Weeskinderendijk alleen bedrijven in categorie 1 en 2 gevestigd zijn. De beoogde milieuzonering is zonder problemen inpasbaar. Op de verbeelding is een zone van 30 meter vanaf de woningen aangegeven waarbinnen alleen activiteiten in de categorieën 1 en 2 zijn toegestaan. In de zone 30 tot 50 meter vanaf de woningen zijn bedrijfsactiviteiten tot en met categorie 3.1 toegestaan en boven 50 meter afstand activiteiten tot en met categorie 3.2.

In het deelgebied De Put zijn bedrijven in de categorieën 2 en 3 aanwezig. Ook hier is de milieuzonering inpasbaar. Vanwege het ontbreken van gevoelige bestemmingen zijn hier overal bedrijfsactiviteiten tot en met categorie 3.2 toegestaan.

Langs de Laan der Verenigde Naties zijn alleen categorie-2 bedrijven aanwezig. Deze strook krijgt een gemengde bestemming waarin alleen lichte bedrijvigheid, tot en met categorie 2, wordt toegestaan.

Het benzinestation aan de Dokweg valt onder milieucategorie 3.1 (de doorzet van LPG is maximaal 1.000 m³ per jaar. De naastgelegen woningen bevinden zich binnen de richtafstand van 50 meter. Deze bedrijfslocatie krijgt een maatbestemming.

4.2.3 Conclusie

Voor de bedrijventerreinen binnen het plangebied is de milieuzonering voor het eerst vastgelegd. De gevestigde bedrijven passen in de milieuzonering die met toepassing van de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering wordt voorgesteld.

Een uitzondering hierop is het benzinestation aan de Dokweg. Deze wordt met een maatbestemming vastgelegd, op grond waarvan die activiteit positief wordt bestemd en onbelemmerd kan worden voortgezet.

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

Het bestemmingsplan voorziet geen nieuwe ontwikkelingen. De bodemkwaliteitskaart geeft voor het plangebied een gemiddelde kwaliteit "industrie" aan. De achtergrondwaarde van de bodemkwaliteit is in dit gebied licht tot sterk verontreinigd.

Naast deze algemene bodemkwaliteit van het gebied is er een aantal specifieke verontreinigingen aanwezig, van de grond en van het grondwater.

Voor een aanzienlijk deel van deze specifieke verontreinigingen zijn reeds saneringen uitgevoerd of worden die voorbereid. De saneringen bestaan meestal uit het deels ontgraven, deels isoleren en beheersen van de verontreiniging.

Bij nieuwe ontwikkelingen (rondom vergunningverlening, grondwerken, verkoop en dergelijke) is het in beeld brengen van de bodemverontreiniging aan de orde en indien nodig saneringsmaatregelen.

De bodemkwaliteit is niet van invloed op het bestemmen van het plangebied.

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

Voor dit plangebied is sprake van het beschrijven van de bestaande situatie. Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien waarbij het aspect duurzaamheid aan de orde zal kunnen komen.

4.4.3 Conclusie

Duurzaamheid is geen aandachtspunt bij dit conserverende bestemmingsplan. Bij mogelijke nieuwbouw is er aandacht voor het aspect duurzaamheid via de toetsing van de aanvraag om omgevingsvergunning.

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. Conform het in Dordrecht vastgestelde Toetsingskader Externe Veiligheid wordt in deze paragraaf aandacht besteed aan plaatsgebonden risico, groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten. Verder wordt ingegaan op de provinciale CHAMP-benadering.

De gegevens uit deze paragraaf zijn gebaseerd op de Rapportage Milieuadvies bestemmingsplan Maasterras Dordrecht (Omgevingsdienst, 19 juli 2012).

Structuurvisie

Voor het beleidskader is de Structuurvisie Dordrecht van belang. Daarin is voor dit plangebied aangegeven dat vanwege spoorveiligheid een zone langs het spoor vrij moet blijven van verblijfsfuncties wonen en werken. Verder wordt gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico. Uitgaande van een overschrijdingssituatie wordt daarbij gestreefd naar maximaal 4 maal de oriëntatiewaarde.

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 (Bevb) en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen wordt aandacht besteed aan externe veiligheid. Op grond van deze besluiten zijn gemeenten verplicht tot het doen van een groepsrisicoverantwoording. De verantwoording van het groepsrisico vindt plaats aan de hand van het gemeentelijk risicobeleid zoals is opgenomen in het Toetsingskader Externe Veiligheid. Hierin wordt aandacht besteed aan het plaatsgebonden risico, het groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten.

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

Bedrijven

Binnen het plangebied is één risicorelevant bedrijf gelegen. Buiten het plangebied zijn twee voor dit plangebied relevante Bevi-bedrijven aanwezig.

Servicestation Dokweg

Het tankstation is gevestigd aan de Dokweg 19a. Bepalend is LPG. De doorzet van LPG is gelimiteerd tot 1.000 m³ per jaar. Het bepalende afstandscriterium is 35 meter vanaf het LPG-vulpunt. Daarbinnen liggen geen kwetsbare bestemmingen.

Het invloedsgebied is 150 meter vanaf het vulpunt. Op grond van de vuistregels van de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico blijft het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde.

NS-emplacement Dordrecht

Het NS-emplacement bevindt zich ten noorden van het plangebied. Op het terrein vinden rangeeractiviteiten plaats met gevaarlijke stoffen. Op grond van een kwantitatieve risico analyse van de feitelijke situatie is de conclusie dat er voor de huidige situatie geen sprake is van een PR 10-6 contour en dat het groepsrisico net onder de oriëntatiewaarde ligt. Aandachtspunt hierbij is het vastleggen van de situatie in een nieuwe revisievergunning voor het emplacement. Daarbij heeft Prorail aangegeven de activiteiten met gevaarlijke stoffen op het emplacement te willen beëindigen.

Brenntag

Brenntag is gevestigd buiten het plangebied aan de Lindtsedijk 2 in Zwijndrecht. De bedrijfsactiviteiten bestaan uit op- en overslag, het behandelen en verpakken van vloeibare en vaste gevaarlijke stoffen.

Zowel de PR 10-6 contour als het invloedsgebied rondom dit bedrijf lopen niet over het plangebied.

Transportroutes

Wegtransport gevaarlijke stoffen

Het plangebied wordt doorkruist door de A16. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over dit deel van de A16 is beperkt vanwege de verbodsbepalingen van de Drechtunnel. In de onderstaande tabel is het vervoer opgenomen, waarmee conform het Basisnet vervoer gevaarlijk stoffen rekening wordt gehouden.

Stof	omschrijving	Aantal transporten per jaar
LF1	Brandbare vloeistoffen	41.847
LF2	Zeer brandbare vloeistoffen	79.631
LT1	Toxische vloeistoffen	4.070
LT2	Toxische vloeistoffen categorie 2	7.897
GF1	Brandbare gassen	104
GF2	Brandbare gassen	104
GF3	Licht ontvlambare gassen	500
GT3	Toxische gassen categorie 3	16

Tabel: aantal transporten gevaarlijke stoffen A16 (ten noorden van N3)

De PR 10-6 ligt conform het basisnet op 26 meter vanuit het hart van de weg. Binnen deze zone zijn geen kwetsbare objecten aanwezig of geprojecteerd.

Het groepsrisico blijft volgens de vuistregels van de Handreiking Risicoanalyse Transport onder de 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

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 kwetsbare objecten worden gesitueerd.

De route gevaarlijke stoffen loopt via de Laan der Verenigde Naties en de Dokweg. Via deze route wordt het tankstation aan de Dokweg bevoorrad. Daarnaast vindt er via deze route vervoer van huisbrandolie naar de Dordtse Binnenstad plaats. In de onderstaande tabel zijn de aantallen transporten van gevaarlijke stoffen waarmee rekening wordt gehouden opgenomen.

Stof	omschrijving	Geschat aantal transporten per jaar
LF1	Brandbare vloeistoffen	200
LF2	Zeet brandbare vloeistoffen	100
GF3	Licht ontvlambare gassen (LPG)	66

Tabel: aantal transporten gevaarlijke stoffen Laan der VN/Dokweg

Volgens de vuistregels van de Handreiking Risicoanalyse Transport is er geen sprake van een PR 10-6 contour en blijft het groepsrisico onder de 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

De tunnelmond van de Drechtunnel is een aandachtspunt voor externe veiligheid. Rijkswaterstaat werkt aan het uitvoeren van kwantitatieve risico-analyses voor tunnels. Er zijn echter nog geen uitkomsten bekend. Vanwege het conserverend karakter van het bestemmingsplan zal er geen sprake zijn van een toename van het groepsrisico.

Railtransport gevaarlijke stoffen

Door 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	Zeet 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. Daarbinnen liggen de woningen aan de Dokweg en enkele woningen aan de Weeskinderendijk. 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.

Op circa 60 meter ten noorden van het plangebied loopt de spoorlijn Kijfhoek-Lage Zwaluwe. Over deze spoorlijn worden grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen getransporteerd. Op grond van het Basisnet wordt rekening gehouden met de onderstaande aantallen.

Stof	omschrijving	Aantal transporten per jaar
A	Brandbaar gas	16.560
B2	Toxisch gas	4.760
B3	Zeet toxisch gas	50
C3	Zeet brandbare vloeistof	22.220
D3	Toxische vloeistof	6.810
D4	Zeet toxische vloeistof	1.990

Tabel: aantal wagons gevaarlijke stoffen Kijfhoek-Lage Zwaluwe

Conform het Basisnet ligt de PR 10-6 contour op 31 meter uit het hart van de spoorlijn en blijft daarmee buiten het plangebied. Dat geldt ook voor plasbrandaandachtsgebied. De Omgevingsdienst heeft in maart 2012 een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd voor het groepsrisico als gevolg van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen. Uit dat onderzoek volgt dat het groepsrisico ter hoogte van het plangebied is berekend op 2,7 maal de oriëntatiewaarde.

Daarbij is gerekend met het geprojecteerd aantal aanwezigen en met de uitgangspunten van het Basisnet voor wat betreft de vervoersaantallen en de samenstelling (80% Blevé-vrij)

Watertransport gevaarlijke stoffen

Over de Oude Maas 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	9.882
LF2	Zeer brandbare vloeistoffen	13.958
LT1	Toxische vloeistoffen	146
GF2	Brandbare gassen	0
GF3	Licht ontvlambare stoffen	2.135
GT3	Toxische gassen	196

Tabel: aantal transporten gevaarlijke stoffen Oude Maas

Uit een indicatieve berekening voor de Oude Maas blijkt dat de PR 10-6 contour niet tot aan de oever reikt. Het groepsrisico bedraagt minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Voortlopend op de AMvB transport externe veiligheid wordt in het eindrapport Basisnet water (min. V&W 2008) voor nieuwe ontwikkelingen langs de A16 een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 25 meter vanaf de waterlijn van de rivier aangehouden. In dit gebied mogen geen kwetsbare objecten worden gesitueerd. Voor een aantal bestaande gebouwen wordt hier niet aan voldaan. Dat betreft de woningen aan de Dokweg (7-19 meter), het kantoor van RWS (0 meter) en de overige kantoren aan de Laan der Verenigde Naties (18-20 meter).

Toetsingskader externe veiligheid, CHAMP-methodiek **Ontwikkelingen**

Het bestemmingsplan Maasterras is een conserverend plan. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

Plaatsgebonden risico

De contouren voor het plaatsgebonden risico vanuit bedrijven, wegverkeer, spoor en rivier, leveren geen belemmeringen op. Wel wordt de veiligheidszone rond het LPG-vulpunt bij het tankstation aan de Dokweg opgenomen op de verbeelding. Binnen die zone mogen geen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten worden toegevoegd.

Groepsrisico

Vanuit bedrijven en weg- en watertransport zijn er geen belemmeringen. Aandachtspunt is de nieuwe vergunning voor het emplacement met mogelijk het stoppen met activiteiten met gevaarlijke stoffen.

De spoorlijn Kijfhoek-Lage Zwaluwe leidt tot een hoog groepsrisico.

Scenario's

Voor het doorgaand spoor zijn de scenario's gerelateerd aan vier categorieën gevaarlijke stoffen die in grote hoeveelheden worden vervoerd: brandbare vloeistoffen, toxische vloeistoffen, brandbare gassen en toxische gassen. De maatgevende scenario's die kunnen plaatsvinden zijn een Blevé van een tankwagon met LPG en het ontstaan van een toxische wolk bij een tankwagon met ammoniak.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de effectafstanden die ten gevolge van een incident kunnen optreden. Ter verduidelijking worden de afstanden bij de scenario's in 1, 10 en 100 procent letaliteitsgrenzen weergegeven. De gebruikte gegevens zijn afkomstig uit de landelijk opgestelde Handleiding adviestaak regionale brandweer IPO 08, versie maart 2010.

Scenario	1% letaliteitsgrens	10% letaliteitsgrens	100% letaliteitsgrens
Koude Blevé (meest geloofwaardig)	85	Niet berekend	40
Warme Blevé (wordt case)	330	220	140
Uitdampen toxische plas/kleine lekkage (meest geloofwaardig)	100	45	20
Uitdampen toxische plas/falen	650	250	100

tank (worst case)			
Toxische damp (ammoniak) (meest geloofwaardig)	120	90	40
Toxische damp (ammoniak) (worst case)	1250	950	400
Plasbrand	45	35	25

Tabel: overzicht effectafstanden doorgaand spoor in meters

Ruimtelijke maatregelen met het oog op het groepsrisico

Met het oog op het hoge groepsrisico ten gevolge van de doorgaande spoorlijn zijn de volgende ruimtelijke maatregelen in het plan verwerkt:

- o Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt; er wordt daarmee geen toename van het groepsrisico voorzien.
- o Er zijn geen functies opgenomen die gericht (kunnen) zijn op groepen minder zelfredzame personen.
- o De bouwvlakken liggen op afstand van het spoor. Op vier woningen na (aan de Dokweg) liggen alle bouwvlakken op meer dan 85 meter (1% letaliteitsgrens koude Blevé) afstand van het doorgaand spoor.
- o De bouwvlakken van de woningen in het plangebied begrenzen de huidige gebouwen.
- o Er wordt geen nieuwe bebouwing binnen de plasbrandaandachtsgebieden langs de A16 en de Oude Maas toegestaan.
- o Er wordt een veiligheidszone rondom het LPG-station opgenomen (45 meter vanaf het vulpunt); binnen de veiligheidszone zijn geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan.
- o Er wordt geen nieuwvestiging van Bevi-bedrijven mogelijk gemaakt.

Overige ruimtelijke aspecten ten behoeve van zelfredzaamheid en beheersbaarheid komen hieronder aan de orde.

Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het plangebied in staat zijn zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Binnen het plangebied zijn deels kwetsbare bestemmingen aanwezig: de woningen aan de Dokweg en de Weeskinderdijk en een aantal grotere kantoren aan de Laan der Verenigde Naties. Voor het overige, de gevestigde bedrijven en de bedrijfswoningen betreft het beperkt kwetsbare objecten. Er zijn geen functies in het gebied gevestigd gericht op beperkt zelfredzame mensen.

Bij het scenario van een koude Blevé is er geen tijd om weg te komen. De 1% letaliteitsgrens ligt echter op 85 meter van het spoor. Uitgaande van het doorgaand spoor is dat net buiten het plangebied, behalve voor de zes woningen aan de Dokweg. Bij een warme Blevé ligt de 1% letaliteitsgrens op 330 meter van het spoor. Vanaf 140 meter tot ongeveer 600 meter zal een Blevé gewonden veroorzaken. In deze zone zijn maatregelen ter bevordering van zelfredzaamheid zinvol. Veel tijd is er in een dergelijk scenario niet. Evacuatie is niet aan de orde.

Bij het scenario van een toxische wolk geldt een nog veel groter effectgebied. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid zijn in dit scenario beperkt. Binnen blijven en het sluiten van ramen en deuren biedt doorgaans de beste bescherming. Hier is vooral een tijdige waarschuwing en een juiste instructie van belang. Op gebouwniveau kunnen maatregelen worden getroffen die de bescherming vergroten, bijvoorbeeld de regulering van de mechanische ventilatie.

De bouwvlakken in het plangebied liggen op enige afstand van het doorgaand spoor. Verder zijn in het plangebied verschillende van de bron af gerichte vluchtroutes aanwezig.

De Veiligheidsregio werkt vanaf 2006 in het project Spoorzone aan het verbeteren van de hulpverlening op en rond het spoor. Daaronder valt onder meer het waarschuwen, alarmeren en instrueren van de bevolking langs het spoor.

Verder adviseert de Veiligheidsregio de volgende maatregelen bij nieuwe gebouwen in de nabijheid van het spoor:

- o gebouwen loodrecht plaatsen ten opzichte van de risicobron;
- o niet-verblijfsruimten aan de risicozijde plaatsen;
- o vluchtwegen van de risicobronnen af richten;
- o centraal uitschakelbare ventilatie;
- o zo min mogelijk glas en splinterwerend glas aan de risicozijde;

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 en/of de omgeving van het spoor. In ruimtelijke zin zijn er dan ook geen investeringen gepland die deze inzetbaarheid zullen verbeteren.

De bereikbaarheid van het plangebied is goed. De brandweer kan in de meeste gevallen binnen de zorgnorm in het plangebied aanwezig zijn. De bluswatervoorzieningen, primair en secundair, zijn voldoende.

In het kader van het hierboven genoemde project Spoorzone wordt wel gewerkt aan het verbeteren van de beheersbaarheid, onder meer met de volgende maatregelen:

- o vergroten bluswatercapaciteit;
- o verbeteren bereikbaarheid spoor;
- o aanschaf van twee schuimblusvoertuigen;
- o uitbreiden hulpverleningspotentieel GHOR;
- o camerabewaking spoorzone.

Resteffect

De maatgevende ongevalsscenario's zijn grootschalig en in te schatten als zeer ernstig/catastrofaal. De kans op voorkomen in een dergelijke schaal is in te schatten als (zeer) onwaarschijnlijk. Ongevallen met gevaarlijke stoffen op weg, water en spoor in een kleinere omvang wordt door de Veiligheidsregio echter ingeschat als reëel mogelijk. Dergelijke kleinere scenario's zijn voor de hulpdiensten een serieus risico.

CHAMP

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

Het bestemmingsplan voorziet niet in een toename van het groepsrisico. Er worden geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan, zoals woningen, clusters van detailhandel met grote bezoekersaantallen en grote kantoren (bruto vloeroppervlak > 1.500 m²).

Communicatie

Het vervoer van gevaarlijke stoffen door de spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht vormt van oudsher een bron van risico's. In het kader van het project Spoorzone vindt risicocommunicatie plaats richting diverse doelgroepen in de omgeving van het spoor. De bevolking wordt met campagnes gewezen op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor en op wat ze zelf kunnen doen om de eigen risico's te verkleinen. Ook wordt uitgelegd wat de overheid doet om de gevolgen van een calamiteit zo veel mogelijk te beperken. Communicatie over de risico's in de spoorzone vindt plaats via de media, de huis-aan-huis verspreide risicowijzer en via de websites van de Veiligheidsregio en het project Spoorzone.

Horizon

Nieuwe ontwikkelingen zijn in dit bestemmingsplan niet voorzien. De gebruiksruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, de weg en het water, is vastgelegd in het Basisnet.

Recent heeft de Tweede kamer in een motie de regering verzocht om nog dit jaar met de regio afspraken te maken over het nemen van maatregelen om, aanvullend op het Basisnet, de veiligheidsrisico's rond het spoor te verminderen.

Anticipatie

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

Motivatie

In het plangebied is sprake van een verouderd bestemmingsplan dat niet of slechts beperkt rekening houdt 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. Voor alle relevante risicobronnen wordt voldaan aan de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico en de aanbevelingen voor de plasbrandaandachtsgebieden van het spoor en de weg. De aanwezige bebouwing langs de rivier maakt het instellen van een plasbrandaandachtsgebied niet overal

mogelijk. Waar mogelijk worden de bouwvlakken zodanig geprojecteerd dat de plasbrandaandachtsgebieden in acht worden genomen.

Preparatie

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

4.5.3 Conclusie

Externe veiligheid is binnen het plangebied een relevant aandachtspunt vanwege bedrijfsactiviteiten maar vooral vanwege transport. Binnen het transport is met name het doorgaand spoor relevant.

De uitkomst van het onderzoek is dat er geen knelpunten zijn met het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico vanwege het doorgaand spoor is hoog, met 2,7 maal de oriëntatiewaarde.

Met het oog op het hoge groepsrisico ten gevolge van de doorgaande spoorlijn zijn de volgende ruimtelijke maatregelen in het plan verwerkt:

- o Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt; er wordt daarmee geen toename van het groepsrisico voorzien.
- o Er zijn geen functies opgenomen die gericht (kunnen) zijn op groepen minder zelfredzame personen.
- o De bouwvlakken liggen op afstand van het spoor. Op vier woningen na (aan de Dokweg) liggen alle bouwvlakken op meer dan 85 meter (1% letatliteitsgrens koude Blevé) afstand van het doorgaand spoor.
- o De bouwvlakken van de woningen in het plangebied begrenzen de huidige gebouwen.
- o Er wordt geen nieuwe bebouwing binnen de plasbrandaandachtsgebieden langs de A16 en de Oude Maas toegestaan.
- o Er wordt een veiligheidszone rondom het LPG-station opgenomen (45 meter vanaf het vulpunt); binnen de veiligheidszone zijn geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan.
- o Er wordt geen nieuwvestiging van Bevi-bedrijven mogelijk gemaakt.

De bouwvlakken in het plangebied liggen op enige afstand van het doorgaand spoor. Verder zijn in het plangebied verschillende van de bron af gerichte vluchtroutes aanwezig.

De beheersbaarheid in het plangebied is voldoende. Vanwege de hoge risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor werkt de Veiligheidsregio vanaf 2006 aan het verbeteren van de hulpverlening op en rond het spoor, inclusief de communicatie richting de bevolking.

Recent heeft de Tweede kamer in een motie de regering verzocht om nog dit jaar met de regio afspraken te maken over het nemen van maatregelen om, aanvullend op het Basisnet, de veiligheidsrisico's rond het spoor te verminderen.

De maatgevende ongevalsscenario's zijn grootschalig en in te schatten als zeer ernstig/catastrofaal. De kans op voorkomen in een dergelijke schaal is in te schatten als (zeer) onwaarschijnlijk. Ongevallen met gevaarlijke stoffen op weg, water en spoor in een kleinere omvang worden door de Veiligheidsregio echter ingeschat als reëel mogelijk. Dergelijke kleinere scenario's zijn voor de hulpdiensten een serieus risico.

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 Zwijndrecht - 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 natuurwerkkalender. 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

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 SES-structuur 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 kaart van de SES geeft aan dat het plangebied niet van betekenis is. Het uitvoeringsprogramma 2009-2013 bevat voor het gebied geen projecten. Gezien het consoliderende karakter van het bestemmingsplan kan nader onderzoek naar de gevolgen van dit bestemmingsplan voor de eventueel aanwezige natuurwaarden achterwege blijven.

4.6.3 Conclusie

Natuur, ecologie en groen zijn in het kader van dit bestemmingsplan van weinig betekenis.

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 geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï door middel van zonering. De Wet geluidhinder is daarom sterk gelinkt aan de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Wegverkeerslawaaï

De Wgh biedt geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaaï 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.

Industrielawaaï

De Wgh verplicht om industrieterreinen waarop lawaaï veroorzakende bedrijven zijn of kunnen worden gevestigd te zoneren. Bij de zonering worden primair de grenzen vastgelegd van het gebied waarbinnen de lawaaï 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 geluidbelasting als gevolg van de bedrijven op het gezonde industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen.

Spoorweglawaaï

De Wgh biedt geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van spoorweglawaaï 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 spoorwegnet.

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 geluidbelasting 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 geluidbelasting op de als geluidsluw aangemerkte gevel.
- elke woning bevat in beginsel één slaapkamer die niet aan de hoogst geluidbelaste zijde is gesitueerd. Bij voorkeur wordt de helft van de geluidgevoelige ruimten samen niet aan de hoogste geluidbelaste zijde gesitueerd.

4.7.2 Onderzoek

Wegverkeerslawaaï

Het plangebied ligt binnen de invloedssfeer van de A16 en de belangrijke verkeersaders Dokweg, Hugo de Grootlaan en Laan der Verenigde Naties. De geluidbelasting op de gevels van woningen richting de drukste wegen is hoog.

In het bestemmingsplan worden geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen of de aanleg van nieuwe wegen mogelijk gemaakt. Wegverkeerslawaaï vormt geen belemmering voor de vaststelling van dit plan.

Spoorweglawaaï

Het plangebied ligt binnen de invloedssfeer van de spoorlijn Dordrecht-Zwijndrecht. In het bestemmingsplan worden geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Spoorweglawaaï vormt geen belemmering voor de vaststelling van dit plan.

Industrielawaaï

Een deel van het plangebied behoorde tot het gezoneerde industrieterrein Groote Lindt/Dordt-West, maar wordt hieraan onttrokken. Dat betekent dat zogenaamde grote lawaaimakers worden uitgesloten. Lawaaimakers zijn aangewezen in het Besluit omgevingsrecht (onderdeel D van bijlage I).

Er zijn geen grote lawaaimakers binnen het plangebied gevestigd. Op grond van het zonebeheerplan, waarin de geluidverdeling van het gezoneerde industrieterrein is vastgelegd, is er ook geen geluidruimte voor lawaaimakers beschikbaar.

De onttrekking aan het gezoneerde industrieterrein heeft gevolgen voor de gevestigde bedrijven en woningen.

Alle woningen, behalve die aan de Dokweg nabij de Zwijndrechtse brug, waren voorheen gelegen op het gezoneerde industrieterrein. Deze woningen waren niet beschermd voor industrielowaaï. Voor de burgerwoningen aan de Weeskinderendijk geldt in de nieuwe situatie dat de nabijgelegen bedrijven individueel maximaal 50 dB(A) geluidbelasting op de woning mogen leveren. Voor de bedrijfswoningen binnen het plangebied geldt in de nieuwe situatie dat nabijgelegen bedrijven individueel maximaal 55 dB(A) geluidbelasting op de woningen mogen leveren. De woningen krijgen in de nieuwe situatie dus wel bescherming tegen (teveel) industrielowaaï.

Op grond van de inventarisatie die door de Omgevingsdienst is uitgevoerd is de verwachting dat er geen knelpunten ontstaan voor de woningen en voor de nabij gevestigde bedrijven.

Voor de voorheen op het industrieterrein gelegen woningen geldt dat deze nu komen te liggen in de geluidzone rondom het gezoneerde industrieterrein Groote Lindt/Dordt-West. Voor deze woningen is nader onderzoek gedaan naar de geluidbelasting ten gevolge van dit industrieterrein. Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat het niet nodig is om hogere grenswaarden vast te stellen.

Voor de woningen aan de Dokweg nabij de Zwijndrechtse brug verandert de situatie niet.

Veel van de in het plangebied gevestigde bedrijven vallen onder het Activiteitenbesluit en moeten aan standaard geluidvoorschriften voldoen. Nu het plangebied geen deel meer uitmaakt van het gezoneerde industrieterrein zijn de standaard geluidvoorschriften voor de bedrijven in theorie wat ruimer. Voor de bedrijven in het deelgebied Weeskinderendijk geldt echter dat zij rekening moeten houden met de nabijgelegen burgerwoningen aan de Weeskinderendijk. Daarnaast zorgt ook de milieuzonering voor afstand tussen woningen en de wat zwaardere categorieën bedrijven.

4.7.3 Conclusie

Het plangebied ligt in de invloedssfeer van zowel wegverkeerslawaaï, als spoorweg- en industrielowaaï. Het onttrekken van het plangebied aan het gezoneerde industrieterrein levert geen knelpunten op voor de woningen en gevestigde bedrijven in het plangebied. Voor nieuwvestiging van bedrijven gelden de geluidvoorschriften op grond van de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit, in combinatie met de milieuzonering zoals behandeld in paragraaf 4.2.

Voor de woningen die onttrokken worden aan het gezoneerde industrieterrein is onderzoek gedaan naar de akoestische situatie. Hieruit blijkt dat het niet nodig is om voor deze woningen een hogere grenswaarde vast te stellen voor industrielowaaï afkomstig van het gezoneerde industrieterrein Groote Lindt/Dordt-West.

In het bestemmingsplan worden geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen of de aanleg van nieuwe wegen mogelijk gemaakt. Geluid vormt geen belemmering voor de vaststelling van dit plan.

4.8 Groen

4.8.1 Regelgeving en beleid

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

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

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

4.8.2 Onderzoek

In het plangebied neemt groen een bescheiden plaats in. In het Boomstructuurplan genoemde structuren zijn de bomenrijen langs de Weeskinderendijk (oost) en Laan der Verenigde Naties.

4.8.3 Conclusie

De in het plangebied aanwezige groenstructuren kunnen op basis van dit bestemmingsplan behouden blijven.

4.9 Luchtkwaliteit

4.9.1 Regelgeving en beleid

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn in bijlage 2 grenswaarden voor de luchtkwaliteit gesteld voor enkele stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Van deze twee stoffen is bekend dat op sommige locaties in Nederland de grenswaarde (bijna) wordt overschreden. Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer 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 betekende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, is het van belang om te toetsen of de grenswaarden niet overschreden worden. Indien geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, dan kan het bestemmingsplan worden vastgesteld.

4.9.2 Onderzoek

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is de luchtkwaliteit beschouwd. De uitkomsten hiervan zijn vastgelegd in de Rapportage Milieuadvies bestemmingsplan Maasterras Dordrecht (Omgevingsdienst, 19 juli 2012).

He bestemmingsplan Maasterras betreft een conserverend plan. Met behulp van de monitoringstool van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is de luchtkwaliteit voor de jaren 2011 en 2015 in beeld gebracht. Vanaf 2011 moet aan de grenswaarden voor PM10 worden voldaan, vanaf 2015 ook aan de grenswaarden voor NO2.

Uit de monitoringstool blijkt dat aan de grenswaarden voor PM10 (2011) wordt voldaan. In 2015 wordt de grenswaarde voor NO2 naar verwachting op een enkele plaats overschreden. Deze verwachte overschrijding bevindt zich nabij de tunnelmond van de A16, in een niet toegankelijk gebied en is beperkt van omvang. Dat levert geen belemmering op voor dit bestemmingsplan.

Voor beide stoffen wordt een verdere afname verwacht. Deze afname is het gevolg van schonere motoren en andere generieke maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Verwacht wordt dat deze afname zich verder doorzet. Het is dan ook aannemelijk dat ook aan het einde van de planperiode aan de grenswaarden wordt voldaan.

4.9.3 Conclusie

Het bestemmingsplan Maasterras voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

4.10 Verkeer en vervoer

4.10.1 Regelgeving en beleid

Mobiliteitsplan Dordrecht

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

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

4.10.2 Onderzoek

Zoals eerder vermeld neemt verkeer een belangrijke plaats in. Door en langs het gebied gaan wegen en voet- en fietspaden als schakels in landelijke en stedelijke netwerken. Hierdoor is het plangebied optimaal bereikbaar met de auto en de fiets.

Door het gebied komen meerdere buslijnen die verbinding geven met de binnenstad en het NS-station als lokaal OV-knooppunt en overstapstation op regionale en landelijke OV-netwerken.

4.10.3 Conclusie

Het bestemmingsplan gaat uit van handhaving van de bestaande infrastructuur.

4.11 Water

4.11.1 Regelgeving en beleid

Nationaal Bestuursakkoord Water

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

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is 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 Oude Maas is in de beleidslijn opgenomen als bergend regime. Voor aangrenzende buitendijkse gebieden is bepaald dat hoofdstuk 6 van het Waterbesluit niet van toepassing is.

Waterschapsbeleid

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

Uit het oogpunt van waterkwaliteit moet schoon hemelwater bij voorkeur worden afgekoppeld en direct worden geloosd op oppervlaktewater. Dit vermindert de vuiluitworp uit het gemengde rioolstelsel en verlaagd de hydraulische belasting van de afvalwaterzuivering. Bij een toename van aaneengesloten verhard oppervlak van 250 m² of meer moet voor hemelwater een watervergunning worden aangevraagd in het kader van de Keur. Als er sprake is van toename aan

verhard oppervlak, dan moet in principe 10% van deze toename worden gecompenseerd in de vorm van open water binnen het peilgebied waarin de toename van verharding plaatsvindt.

Beleidsplan Waterkeringen Kijk op dijk en duin (december 2006)

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

In het beleidsplan staat beschreven welke aspecten met betrekking tot waterkeringen in bestemmingsplannen een nadere verankering moeten krijgen. Hierbij is het uitgangspunt dat de kern- en beschermingszones zoals opgenomen in de legger, opgenomen moeten worden in het bestemmingsplan en in de verbeelding moeten worden aangegeven.

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

Door het plangebied loopt de hoofdwaterkering die, komend uit de binnenstad, ter hoogte van de Sluisweg, de spoorbaan en het spoorwegemplacement kruist. De waterkering loopt via de Weeskinderendijk (oost en zuid) naar de Laan der Verenigde Naties. De primaire waterkering volgt deze weg, waar deze bij de zuidgrens van het plangebied overgaat in de 's Gravendeelsdijk.

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.

4.11.2 Onderzoek

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

4.11.3 Conclusie

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

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) en wijziging 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 (SVBP2008).

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 ontheffingen, en eventueel nadere eisen en specifieke gebruiksregels.

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

Uitgangspunt is dat de bouwvlakken zijn gelegd om de huidige hoofdbebouwing. De toegestane hoogtemaat voor de hoofdbebouwing is afgestemd op de huidige situatie en is op de verbeelding aangegeven.

Buiten het bouwvlak is vaak een (achter)erf gelegen waarop onder bepaalde voorwaarden het oprichten van bebouwing is toegestaan.

Artikel 3 -Bedrijf

De bebouwingmogelijkheden binnen de bestemmingen "Bedrijf" zijn, gezien het consoliderende karakter van het bestemmingsplan, ontleend aan de bestaande bebouwingssituatie. Waar geen bebouwing aanwezig is zijn de bebouwingmogelijkheden ontleend aan het geldende bestemmingsplan en de bouwverordening.

In de bestemming zijn bepalingen opgenomen met betrekking tot milieuzonering, industrielaawaai risicovolle activiteiten, bedrijfswoningen, kantoren en ondergeschikte detailhandel en buitenopslag. Op de milieu-onderwerpen wordt nader ingegaan in hoofdstuk 4 - Omgevingsaspecten.

Het verkooppunt voor motorbrandstoffen aan de Dokweg krijgt een maatbestemming. Er zijn plannen voor verplaatsing naar een andere locatie, waarna het vrijkomende gebied kan worden (her-)ingericht voor verkeer en groen. Omdat er een reële kans is dat deze wijziging zich binnen de planperiode voordoet, is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen onder de algemene bepalingen.

Verder wordt bij deze bestemming het volgende opgemerkt.

Voor bedrijfswoningen geldt het uitgangspunt dat de aanwezigheid daarvan op bedrijventerreinen niet gewenst is. Woonfuncties zijn nu eenmaal gevoelig voor milieuinvloeden en andersom levert de aanwezigheid van woningen nabij bedrijven beperkingen op voor de bedrijfsvoering. Daarom

wordt het realiseren van nieuwe woningen niet toegelaten. Bestaande bedrijfswoningen zijn via een maatbestemming alsnog positief bestemd.

Binnen de bedrijfsbestemmingen zijn kantoren alleen toegestaan wanneer die ten dienste staan van de ter plaatse uitgeoefende bedrijfsactiviteiten, de zogenaamde 'bedrijfsgebonden kantoren'. Voor deze bedrijfsgebonden kantoren geldt dat het vloeroppervlak ten hoogste 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak mag zijn, met een maximum van 3.000 m².

De bedrijfsbestemming sluit verder detailhandel uit. Deze functie hoort in beginsel thuis in de winkelgebieden. Een uitzondering wordt gemaakt thans aanwezige detailhandel, zoals de Praxis Bouwmarkt aan de Ampèrestraat. Daarnaast voorziet het plan in de mogelijkheid van ondergeschikte detailhandel bij bedrijven. Hiervoor geldt een enkele jaren geleden vastgestelde beleidsregel die onder voorwaarden (o.a. maximaal 5% van de totale bedrijfsomzet) ondergeschikte detailhandel mogelijk maakt. Deze regel wordt standaard in bestemmingsplannen toegepast.

Tot slot is voor buitenopslag bepaald dat dit in beperkte mate mag plaatsvinden.

Het pand Weeskinderdijk boven 213 d en f is aangeduid als cultuurhistorisch waardevol. Om te voorkomen dat deze bebouwing zondermeer kan worden gesloopt is in de regels een sloopstelsel opgenomen.

Artikel 4 - Gemengd

De bestemming geldt voor de locaties waar sprake is van functiemenging. De menging betreft kantoren, detailhandel (auto's, motoren, boten, caravans), bedrijf en openbare dienstverlening.

Door middel van aanduidingen is geregeld waar welke functies zijn toegelaten. Het gebouw van Rijkswaterstaat bij de tunnel is bestemd voor openbare dienstverlening.

Bouwen is alleen toegestaan binnen het bouwvlak. Met name in de strook langs de Oude Maas is de bouwgrens strak om de bestaande bebouwing gelegd. Behalve dat er ruimtelijk nauwelijks mogelijkheden zijn voor uitbreiding van deze bebouwing is dit vanwege de externe veiligheidssituatie niet mogelijk. Met het ook op eventuele plasbranden op de rivier dient bebouwing voldoende afstand te houden tot de oever.

In dit artikel is een bepaling opgenomen in verband met de Drechtunnel die gedeeltelijk binnen deze bestemming ligt.

Artikel 5 - Groen

Deze bestemming is opgenomen voor het structureel groen in het plangebied. Niet structureel groen valt in de regel onder andere bestemmingen zoals de bermen en snippergroen langs wegen in de bestemming Verkeer.

De inhoud van de bestemmingsregeling komt in hoofdlijn overeen met de regeling in andere bestemmingsplannen en spreekt voor zich.

Wel is in dit artikel een bepaling opgenomen in verband met de Drechtunnel.

Artikel 6 - Tuin

De voortuinen bij de woningen aan de Dokweg zijn bestemd voor "Tuin". Behoudens ondergeschikte bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag hier niet worden gebouwd.

Artikel 7 - Verkeer

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

In dit artikel is een bepaling opgenomen in verband met de Drechtunnel en de brug richting Zwijndrecht.

Artikel 8 - Water

De bestemming regelt het gebruik en bebouwingsmogelijkheden ter plaatse van de Oude Maas. Verder is in dit artikel een bepaling opgenomen in verband met de Drechtunnel.

Artikel 9 - Wonen

Aan de woningen in het plangebied wordt de bestemming "wonen" (W) gegeven.

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

bebouwd en overdekt. Voor de hoogte en diepte van aan/uitbouwen is als regel aansluiting gezocht bij de criteria voor vergunningsvrije bouwwerken op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

De panden Weeskinderendijk 141 t/m 191 is aangeduid als cultuurhistorisch waardevol. Om te voorkomen dat deze bebouwing zondermeer kan worden gesloopt is in de regels een sloopstelsel opgenomen.

Artikel 10 - Waarde-Archeologie 2

Artikel 11 - Waarde-Archeologie 3

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

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

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

- die kleiner zijn dan 50 m²
- waarvan de fundering niet dieper ligt dan 100 cm beneden maaiveld
- waarvoor het palenplan onder de maximaal 5% (inclusief grondverdringing) van het te bebouwen oppervlak blijft

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

- normale onderhoudswerkzaamheden;
- grondwerkzaamheden tot een diepte van 70 cm (bij 'Waarde - Archeologie - 2') en 100 cm (bij 'Waarde - Archeologie - 3');
- grondwerkzaamheden tot een oppervlakte van 50 m² ;
- archeologisch onderzoek door een gekwalificeerd archeoloog;

Artikel 12 - 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

Hoofdstuk 3 geeft algemene regels die op meerdere bestemmingen van toepassing zijn.

Artikel 13 - Anti-dubbeltelbepaling

Deze regel (verplicht) beoogt misbruik van regels te voorkomen. Met name gaat het om situaties waarin onbedoeld herhaald gebruik van afwijkingsregels dreigt plaats te vinden.

Artikel 14 - Algemene bouwregels

Deze regels betreffen onderwerpen die in het hele plangebied kunnen voorkomen, zoals bouwen in overeenstemming met de Wet geluidhinder, ondergronds bouwen, parkeren, laden en lossen en het oprichten van scheepvaarttekens.

Artikel 15 - Algemene gebruiksregels

Algemene regel is dat gronden en opstallen uitsluitend gebruikt mogen worden in overeenstemming met het bepaalde in het bestemmingsplan. Dit volgt uit artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Artikel 15 heeft geeft een aantal aanvullende gebruiksregels, die moeten worden nageleefd. Verder is de in Dordrecht algemeen toegepaste regeling voor beroepsuitoefening aan huis in dit artikel opgenomen. De regeling maakt het mogelijk, onder voorwaarden, een beroep in de eigen woning uit te oefenen. Uitgangspunt hierbij is dat dit gebruik altijd ondergeschikt aan de woonfunctie moet blijven en dat de effecten van dat gebruik in de omgeving van de woning aanvaardbaar zijn.

Artikel 16 - Algemene aanduidingsregels

Onderwerpen die niet gekoppeld zijn aan één enkele bestemming worden geregeld in de Algemene regels. Zodra die onderwerpen gericht zijn op het hele plangebied of een deel daarvan worden de betreffende gebiedsdelen aangeduid en bevatten de algemene aanduidingsregels de daarop betrekking hebbende bepalingen.

In het bestemmingsplan zijn gebiedsaanduidingen opgenomen in verband met de toegepaste milieuzonering en de veiligheidszones voor lpg en vervoer gevaarlijke stoffen.

Artikel 17 - Algemene afwijkingsregels

Deze bepaling biedt Burgemeester en wethouders de mogelijkheid op onderdelen af te wijken van het bestemmingsplan. Het betreft situaties die in de regel van ondergeschikt belang zijn, maar wel per geval wel een aparte beoordeling behoeven.

Artikel 18 - Algemene wijzigingsregels

Deze regel geeft Burgemeester en wethouders de bevoegdheid om de Staat van Bedrijfsactiviteiten te wijzigen. De bepaling is opgenomen omdat zich technologische of andere ontwikkelingen kunnen voordoen waardoor de milieucategorie van bepaalde bedrijfsactiviteiten, zoals vermeld in de bijlage bij de regels, niet langer correct is. Bijvoorbeeld kan de toepassing van nieuwe schonere technieken er toe leiden dat bepaalde bedrijfsactiviteiten in een lagere milieucategorie ondergebracht kunnen worden.

Verder bevat het artikel een wijzigingsbevoegdheid om bij verplaatsing van het verkooppunt voor motorbrandstoffen aan de Dokweg naar elders, de bestemming te wijzigen in de bestemmingen "Groen" en "verkeer".

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 onderhavige bestemmingsplan voorziet overwegend in het vastleggen van de huidige situatie, die bovendien veelal reeds in de geldende bestemmingsplannen als zodanig is opgenomen.

In de Wro (artikel 6.12) staat dat de gemeente verplicht is om een exploitatieplan vast te stellen, voor de gronden waar een aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het Bro staat wat wordt verstaan onder een aangewezen bouwplan. Het gaat daarbij om: de bouw van één of meer woningen, één of meer hoofdgebouwen, uitbreiding van het hoofdgebouw met ten minste 1.000 m², functieverandering naar woningen voor ten minste 10 woningen, of functieverandering naar horeca of kantoor voor ten minste 1.000 m².

Het bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe rechtstreekse bouw mogelijkheden van hiervoor genoemde "aangewezen bouwplannen".

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

HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak

Het bestemmingsplan is onderwerp geweest van inspraak. Van de mogelijkheid om in te spreken is echter geen gebruik gemaakt.

7.2 Overleg

Het in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening voorgeschreven overleg wordt 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 Zwijndrecht

Het overleg met bovengenoemde instanties heeft enkele reacties opgeleverd. Op onderdelen heeft dit tot aanpassing van het bestemmingsplan geleid. De hoofdopzet van het plan is hierdoor echter niet gewijzigd.

In Bijlage 1. bij deze toelichting wordt ingegaan op de reacties.

Bijlagen:

bijlage 1: Notitie naar aanleiding van de overlegreacties

1. Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan "Weeskinderendijk – Laan der VN" is overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening op 25 september 2012 toegezonden aan de volgende overlegpartners:

1. Nederlandse Gasunie
2. KPN Telecom
3. Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed Defensie
4. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie/energie
5. Prorail Regio Randstad-Zuid
6. Kamer van Koophandel Rotterdam
7. Rijkswaterstaat Zuid-Holland
8. Tennet TSO
9. Waterschap Hollandse Delta
10. Veiligheidsregio
11. gemeente Zwijndrecht.

2. Inspraakreacties

De Nederlandse Gasunie, Kamer van Koophandel en de gemeente Zwijndrecht hebben bericht dat het plan geen aanleiding geeft om opmerkingen te maken.

Van de volgende instanties zijn opmerkingen ontvangen:

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

Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

3. Behandeling overlegreacties

De reacties worden onderstaand in het kort aangehaald en vervolgens van commentaar voorzien.

1. Waterschap Hollandse Delta, brief van 25 september 2012

Het Waterschap verzoekt ter plaatse van de in het plangebied versuikerde hoofd watergang tussen de Oude Maas en het gemaal Weeskinderendijk een beschermingszones op te nemen.

Commentaar:

In Dordrecht worden hoofd watergangen en de daarbij behorende beschermingszones niet in bestemmingsplannen opgenomen. De bescherming van de watergangen is via de keur van het Waterschap voldoende verzekerd.

2. Rijkswaterstaat Zuid-Holland, brief van 7 november 2012

- a. In verband met het geluid scherm langs de A16 ter hoogte van Kris pijn wordt verzocht de maximale bouw hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde in de bestemming "Groen" te verhogen naar 8 meter.
- b. Het kantoor van Rijkswaterstaat ter plaatse van de tunnel onder de Oude Maas ligt gedeeltelijk buiten de bestemming "Gemengd". Gevraagd wordt dit te corrigeren.
- c. Omdat licht masten langs rijkswegen vaak aanzienlijk hoger zijn dan de nu opgenomen maat van 9 meter, wordt gevraagd de maximale bouw hoogte van licht masten in de bestemming "Verkeer" te verhogen naar 20 meter.
- d. Rijkswaterstaat en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RACE) hebben in 2007 in een convenant afspraken vastgelegd over de omgang met archeologische waarden. Naar aanleiding hiervan is een Leidraad Archeologie en Infrastructuur opgesteld, die voor Rijkswaterstaat dient als kader en richtlijn voor de omgang met archeologische waarden en verwachtingen ter plaatse van rijkswaterstaat. Verzocht wordt ter plaatse van gronden die in beheer zijn bij Rijkswaterstaat en die de

bestemming Verkeer hebben, in afwijking van de nu opgenomen Dordtse regeling, een specifieke regeling voor archeologie op te nemen.

- e. Langs de Oude Maas geldt een vrijwaring voor bebouwing van 25 meter. De zone is vrij van bebouwing en opgaande begroeiing die het functioneren van de vaarweg of de veiligheid van het scheepvaartverkeer in gevaar kunnen brengen.
Gevraagd wordt een vrijwaring in de verbeelding en de planregels op te nemen.
- f. Voor de Oude Maas geldt een algemeen ligplaats verbod. De vaarweg beheerder kan voor water gebonden bedrijfsactiviteiten ontheffing verlenen. Verzocht wordt het ligplaats verbod ook in het bestemmingsplan op te nemen.

Commentaar:

ad. a.

De regels worden op dit onderdeel aangepast.

ad. b.

De verbeelding wordt op dit onderdeel aangepast.

ad. c.

De regels worden op dit onderdeel aangepast.

ad. d.

Juist om een dubbele regelgeving met gemeentelijke voorschriften te voorkomen is het opnemen van een apart artikel op verzoek van RWS niet gewenst.

In het voorontwerpbestemmingsplan zijn nu de Dordtse dubbel bestemmingen voor archeologie opgenomen. Deze bestemmingen worden onderbouwd in de archeologische verwachtingskaart Dordrecht (2009) en zijn vastgelegd in de beleidskaart archeologie Dordrecht (2012). Deze gegevens, waarden en regels zijn gebiedsspecifieker, gedetailleerder en daarmee beter onderbouwd dan in het convenant RCE-RWS (2007) het geval is.

Ten aanzien van de door Rijkswaterstaat voorgestelde aanleg regels in relatie tot de in Dordrecht gehanteerde regels wordt het volgende opgemerkt.

- o Uitgaande van het behoud van archeologische waarden hanteert Dordrecht geen regels aangaande bodem ophoging, mits hiervoor niet dieper dan 70cm ontgraven wordt. De gemeente beschouwt de bodem verstoring die door ophoging optreedt als aanvaardbaar.
- o Uitgaande van het behoud van archeologische waarden hanteert de Dordrecht vanwege de gebiedsspecifieke bodemopbouw geen regels voor het wijzigen van de breedte van waterpartijen, wel voor de diepte daarvan.
- o Uitgaande van het behoud van archeologische waarden hanteert Dordrecht voor het plangebied de dubbel bestemmingen Waarde-Archeologie 2 en 3 en regels voor bodemingrepen dieper dan 70cm, dan wel 1 meter beneden maaiveld. Bij diepere ingrepen is archeologisch onderzoek verplicht. De Dordtse regels zijn op dit onderdeel dus strenger dan die op grond van het rijksconservator.

Op archeologie-inhoudelijk basis is er geen redenen voor het opnemen van het gevraagde aparte artikel ter plaatse van de bij Rijkswaterstaat in beheer zijnde gronden. De nu opgenomen dubbel bestemming archeologie, de Waarde Archeologie 2 en 3 en de bijhorende regels waarborgen het behoud van archeologische waarden afdoende.

ad. e.

Het opnemen van een vrijwaring, zoals gevraagd, heeft zin als het bestemmingsplan nog niet aanwezige bebouwing of niet bestaand gebruik toelaat, die van invloed kunnen zijn op de veiligheidssituatie in de zone of op de rivier zelf. Omdat het bestemmingsplan in de zone van 25 m. langs de Oude Maas dergelijke nieuwe ontwikkelingen niet toelaat heeft het opnemen van een vrijwaring geen toegevoegde waarde.

ad. f.

Voor de Oude Maas geldt een ligplaats verbod. Dit is geregeld in het Binnenvaart Politierglement (BKR). In bijlage 14 bij dit reglement zijn de vaarwegen genoemd waarvoor een algemeen ligplaats verbod geldt. De bijlage noemt onder andere de Oude Maas en de Dorische Kil. Rijkswaterstaat is belast met het toezicht op de naleving van dit reglement. Het ligplaats verbod geldt voornamelijk om nautische en veiligheidsredenen en dient geen

RO-belang. Omdat het Binnenvaart Politiereglement in een sluitende en afdoende regeling voorziet is er geen aanleiding om het ligplaats verbod in het bestemmingsplan te herhalen.

3. Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, brief van 12 november 2012

Het advies van de Veiligheidsregio gaat in op de veiligheidssituatie binnen het plangebied. Omdat voor het plangebied geen nieuwe ontwikkelingen worden voorgesteld, heeft het advies geen gevolgen voor de inhoud van het bestemmingsplan.

Het advies wordt als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.