

Toelichting bestemmingsplan Schil

gemeente: Dordrecht
fase: vastgesteld bestemmingsplan
datum: maart 2012

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3 Vigerend bestemmingsplan	4
1.4 Leeswijzer	5
HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving-bestaande situatie	6
2.1 Ontstaan en ontwikkeling	6
2.2 Bestaande ruimtelijke structuur	9
2.3 Bestaande functionele structuur	15
HOOFDSTUK 3 Planschrijving nieuwe situatie	16
3.1 Visie Schil-West	16
3.2 Stedenbouwkundige benadering	18
3.3 Ontwikkellocaties	21
HOOFDSTUK 4 Beleidskader	31
4.1 Rijksbeleid	31
4.1.1 Nota Ruimte	31
4.1.2 Amvb Ruimte	32
4.1.3 Beschermd Stadsgezicht	32
4.2 Provinciaal beleid	32
4.2.1 Structuurvisie Visie op Zuid-Holland	32
4.2.2 Verordening Ruimte	33
4.3 Gemeentelijk beleid	34
4.3.1 Structuurvisie 2020	34
4.3.2 Wonen	34
4.3.3 Werken en voorzieningen	35
HOOFDSTUK 5 Omgevingsaspecten	37
5.1 Archeologie en cultuurhistorie	37
5.1.1 Regelgeving en beleid	37
5.1.2 Onderzoek	39
5.1.3 Conclusie	40
5.2 Bedrijven en milieuzonering	41
5.2.1 Regelgeving en beleid	41
5.2.2 Onderzoek	41
5.2.3 Conclusie	41
5.3 Bodemkwaliteit	42
5.3.1 Regelgeving en beleid	42
5.3.2 Onderzoek	42
5.3.3 Conclusie	42
5.4 Duurzaamheid	43
5.4.1 Regelgeving en beleid	43
5.4.2 Onderzoek	43
5.4.3 Conclusie	43
5.5 Externe veiligheid	44
5.5.1 Regelgeving en beleid	44
5.5.2 Onderzoek	45
5.5.3 Toetsingskader externe veiligheid, CHAMP methodiek	48
5.5.4 Conclusie	55
5.6 Natuur	57
5.6.1 Regelgeving en beleid	57
5.6.2 Onderzoek	58
5.6.3 Conclusie	59
5.7 Geluid	60
5.7.1 Regelgeving en beleid	60
5.7.2 Onderzoek	61
5.7.3 Conclusie	62
5.8 Groen	63
5.8.1 Regelgeving en beleid	63
5.8.2 Onderzoek	63

5.8.3 Conclusie	63
5.9 Luchtkwaliteit	64
5.9.1 Regelgeving en beleid	64
5.9.2 Onderzoek	64
5.9.3 Conclusie	65
5.10 Verkeer en vervoer	66
5.10.1 Regelgeving en beleid	66
5.10.2 Onderzoek	66
5.10.3 Conclusie	67
5.11 Water	68
5.11.1 Regelgeving en beleid	68
5.11.2 Onderzoek	71
5.11.3 Conclusie	71
HOOFDSTUK 6 Juridische planbeschrijving	72
6.1 Planmethodiek	72
6.2 Inleidende regels	72
6.3 Bestemmingen	72
6.4 Algemene regels	78
6.5 Overgangs- en slotregels	79
HOOFDSTUK 7 Economische uitvoerbaarheid	80
HOOFDSTUK 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	81
8.1 Inspraak	81
8.2 Overleg	81

Bijlage 1: Notitie naar aanleiding van inspraakreacties

Bijlage 2: Notitie naar aanleiding van overlegreacties

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Op grond van het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening dient een bestemmingsplan elke 10 jaar te worden herzien. Om dit doel te bereiken heeft de wetgever een sanctie opgenomen voor het overschrijden van die termijn: de bevoegdheid tot het invorderen van rechten (leges) vervalt voor verstrekte diensten die verband houden met dat bestemmingsplan. Er geldt een overgangstermijn tot 1 juli 2013 om aan genoemde doelstelling te voldoen.

Al jaren wordt in de gemeente Dordrecht gewerkt aan het actualiseren van bestemmingsplannen. In het kader van de Brede Doorlichting is een nieuwe planning opgesteld.

Het bestemmingsplan "Schil-west" is vastgesteld op 29 juni 1999 en dient derhalve voor 1 juli 2013 te zijn herzien.

In de aanpak is besloten voorafgaand een Visie op het gebied op te stellen en daarin te verwoorden op welke wijze met het gebied dient te worden omgegaan. Tijdens de bespreking van verschillende onderdelen van de Visie is (ook in de gemeenteraad) de opmerking gemaakt ook het gebied Schil-oost hierbij te betrekken. De gebieden Schil-west en -oost kennen dan niet alleen in de praktijk een verwevenheid, maar ook in het bestemmingsplan.

Vervolgens is besloten ook het gebied Schil-oost, waarvoor het bestemmingsplan is vastgesteld op 10 juli 2007, te betrekken bij het nieuwe bestemmingsplan voor de Schil. In hoofdstuk 3 van deze toelichting wordt genoemde Visie beschreven.

In grote delen van het plangebied Schil wordt uitgegaan van de huidige situatie en de mogelijkheden van de geldende bestemmingsplannen. Op onderdelen is sprake van ontwikkelingen. Deze zijn in hoofdstuk 3.2 beschreven.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

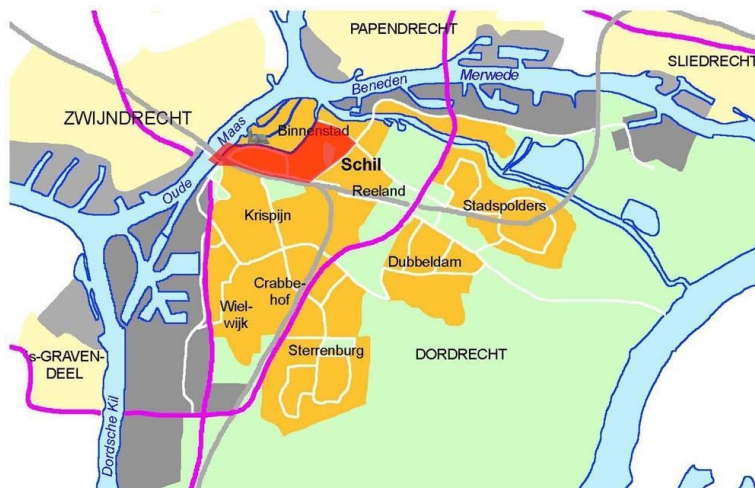
Het plangebied ligt direct ten zuiden van de historische binnenstad en wordt globaal begrensd door:

- in het noorden: Spuihaven en Noordendijk
- in het oosten: Oranjelaan en Toulonselaan
- in het zuiden: spoorlijn Dordrecht-Sliedrecht/Breda, inclusief parkeerterrein Weeskinderendijk
- in het westen: Oude Maas en Kalkhaven

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

1. Algemeen Plan van Uitbreiding, vastgesteld op 26 januari 1932 en goedgekeurd op 2 augustus 1932.
2. Schil-west, vastgesteld op 29 juni 1999 en goedgekeurd op 4 januari 2000.
3. Schil-oost, vastgesteld 10 juli 2007 en goedgekeurd op 18 december 2007.
De scheiding tussen deze twee bestemmingsplannen ligt bij de Blekersdijk.
4. Achterhakkers, vastgesteld op 15 maart 1994 en goedgekeurd op 11 oktober 1994.
5. Kasperspad, vastgesteld 31 januari 1995 en goedgekeurd op 6 juni 1995.
6. Achterhakkers deelgebied III, vastgesteld op 19 juni 2001 en goedgekeurd op 6 september 2001.



kaartje ligging plangebied

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 worden enkele algemene, in ieder bestemmingsplan voorkomende, onderdelen beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 2 vooral de bestaande situatie van het nu voorliggende plan beschreven. De nieuwe situatie met aandacht voor de Visie Schil-West en de ontwikkellocaties worden in hoofdstuk 3 benoemd. In hoofdstuk 4 komt het beleid van rijk, provincie en gemeente aan de orde. Bij de beschrijving van de omgevingsaspecten in hoofdstuk 5 wordt aandacht besteed aan de verantwoording, zoals op de terreinen archeologie en cultuurhistorie, flora en fauna, water, milieu. Per onderdeel worden de regelgeving en het beleid benoemd. Vervolgens wordt het onderzoek beschreven en wordt een conclusie getrokken.

In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de juridische planbeschrijving.

De hoofdstukken 7 en 8 gaan achtereenvolgens in op de economische- en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving-bestaande situatie

2.1 Ontstaan en ontwikkeling

Na de St. Elisabethsvloed van 1421 werd het verdrongen land rond Dordrecht in fasen teruggewonnen. Het buitengebied werd bedijkt en opnieuw in gebruik genomen. De structuur van het gebied werd sterk bepaald door de Noordendijk in het noordoosten, de dwars daarop gerichte Groenedijk, en meer naar het zuidwesten de Blekersdijk. Geheel in het westen was ook de huidige Hoge Bakstraat onderdeel van het dijkenstelsel. Deze dijk was al in het midden van de 16e eeuw lineair bebouwd.

Langs het water van de 1e Singel - de met sluizen afgesloten stadsbuitengracht of Spuihaven - ontwikkelde zich in de 18e eeuw een smalle strook met nijverheid, waaronder veel scheeps- en timmerwerven (terugkomend in de straatnamen Hellingen en Kromhout). Daarbuiten werd het gebied doorsneden door een rationeel lanenpatroon, dat nog vrijwel in zijn geheel in het huidige wegenpatroon is terug te vinden. Hierin vormde de 2e Singel (de huidige 'Singel') de centrale as van de gehele schil. Deze as werd gekruist door radialen, die gericht waren op de vijf stadspoorten van Dordrecht. Van west naar oost waren dat de Hoge Bakstraat (Hooge Sluyspoort), Spuyweg (Spuypoort), Blekersdijk en Vriezeweg (Vriezepoort), St. Jorisweg (St. Jorispoort) en de Noordendijk (Kleyne Sluyspoort). Hierbij markeert de Blekersdijk de knik tussen het westelijk en oostelijk deel van de schil.

Tussen de radialen lagen weer dwarsverbindingen die ook deels in het huidige wegenpatroon zijn terug te vinden, zoals het Geldeloze Pad, het Kasperspad en Matena's Pad. Vanaf het snijpunt van Groenedijk en Vriezeweg strekte de huidige Toulonselaan zich al uit naar het zuidwesten.

Buiten de strook nijverheid langs de 1e Singel, bestond vrijwel het hele gebied uit tuinderijen, kwekerijen, bleekvelden en wat weidegrond. Het gebied was nauwelijks bebouwd, wel kwamen er meerdere industriemolens voor. Het gebied was doorsneden door gegraven waterlopen, die onder meer gebruikt werden voor transport en voor irrigatie van de tuinderijen en kwekerijen. Ook resten van oude getijdenkreeken zijn op oude kaarten zichtbaar. Economisch was het gebied geheel op de stad en omliggende havens betrokken. Diverse straatnamen (Blekersdijk, Warmoezenierspad) herinneren aan de oude functies van het gebied.

In de eerste helft van de 19e eeuw werd de schil rond Dordrecht in toenemende mate in gebruik genomen als woongebied. Nabij de tuinderijen werden kleine woningen gebouwd voor de eigenaren en langs de paden (Geldeloze Pad, Kasperspad, Matena's Pad) verrezen eenvoudige woningen voor arbeiders. In de buurt van de havens en aan het Kromhout breidde het aantal nijverheidsbedrijven zich uit, wat het ontstaan van arbeidersbuurten in de hand werkte.

Omdat de binnenstad was volgebouwd, verschenen er diverse gebouwen met speciale functies in het gebied, onder andere voor het Ministerie van Oorlog.

In het westelijk deel van de schil bouwde de overheid een munitiemagazijn, een militaire werf en viel een deel van de bleekvelden ten offer aan een groot exercitieveld. Al in de 18e eeuw werden steeds meer tuinen en bleekvelden opgekocht door vermogende stadsbewoners. In het gebied verrezen enkele grote buitenplaatsen, zoals Rozen Hof, Bellevue, Merwestein, Noordhove en Zorgwijk, voorzien van lusttuinen in de toen in zwang zijnde Engelse landschapsstijl. Hoewel deze vroeg 19e-eeuwse uitbreidingen in de tweede helft van de 19e eeuw grotendeels weer zouden verdwijnen, hebben ze toch invloed gehad op de ontwikkeling van 'de schil'.

Na de geleidelijke ontmanteling van de oude stadswallen en -poorten namen de bouwactiviteiten in de schil toe. Vermogende bewoners trokken uit de benauwde binnenstad naar ruime villa's en gerieflijke herenhuizen in het buitengebied. Ook vele nieuwe Dordtenaren vestigden zich in het nieuwe woongebied. Particuliere ondernemers speelden in op deze ontwikkelingen met de bouw van blokken herenhuizen. De villa's en herenhuizen verrezen vooral langs de hoofdverbindingen van het 18e-eeuwse lanenstelsel, dat tot op de dag van vandaag het wegenpatroon bepaalt. De eerste villa's verrezen langs de (2e) Singel, die de centrale as van de schil vormde. Deze liep van de Kalkhaven in het westen tot aan de Noordendijk en het daarachter gelegen haven- en industriegebied in het oosten. Aan de Noordendijk eindigde de Singel ter hoogte van de stellingmolen 'Kyck over den Dyck' (1713), een van de vele industriemolens die Dordrecht ooit rijk was.

Het oostelijke deel van de schil werd het eerst ingevuld. Het gebied ten westen van de Blekersdijk was omstreeks 1875 nog vrijwel onbebouwd. De komst van de spoorlijn en de bouw van een groot station (1872) gaf een sterke impuls aan de bouwactiviteiten aan deze zijde van de schil.

Het was logischer geweest als het station ter hoogte van de Spuiweg was gebouwd, maar omdat het station niet te dicht bij de spoorbrug kon liggen - de stoomlocomotieven hadden een aanloopje nodig - kwam het op de huidige plaats, waar geen directe toegangsweg tot de stad was. Al in 1874 echter was tussen het station en de binnenstad een nieuwe 'radiaal' gerealiseerd: de Eerste en Tweede Toegangsweg (later Stationsweg en Johan de Wittstraat), met een nieuwe brug over de Spuihaven. Ter plaatse van de Johan de Wittstraat lag toen de buitenplaats Villa Maria, waardoor er een vreemde knik lag tussen de Eerste en Tweede Toegangsweg. Rond 1900 kwamen op het terrein van Villa Maria enkele woonstraten met herenhuizen tot stand met onder meer gesloten blokken woningen met middenstandwoningen (omgeving Wilhelminastraat, Bleijenburgstraat).

Parallel aan de spoorlijn werd een nieuwe oost-westas aangelegd, de huidige Burgemeester De Raadsingel, waar al snel herenhuizen, villa's en een hotel verrezen.

In de loop van de 19e eeuw kochten particuliere investeerders bijna alle tuinderijen op en ontwikkelden zij deze terreinen voor woningbouw. Het grondpatroon van het 18e-eeuwse lanenstelsel bleef hierbij intact. Langs dit hoofdlananstelsel verrezen naast villa's steeds meer gesloten bouwblokken met herenhuizen voor de gegoede burgerij. De opkomst van Dordrecht als industriestad met havengebonden activiteiten leidde - zeker na de komst van de spoorlijn - eveneens tot een grote toestroom van arbeiders. De gebieden langs de oude dwarslanen (Geldelozepad, Matena's Pad, Karperspad) en de binnenterreinen achter de inmiddels gerealiseerde bebouwing veranderden in korte tijd in een wirwar van straatjes en doodlopende hofjes met kleine arbeiderswoningen.

Sommige hofjes werden op idealistische, andere op meer speculatieve grondslag gerealiseerd. De bouw was meestal van lage kwaliteit en de dichtheden waren altijd hoog. Ondanks de sanering van afgelopen jaren zijn nog enkele fraaie voorbeelden van deze arbeiderswoningbouw in dit gebied te vinden, zoals de neoclassicistische Clara Mariahof (1885), de Hallinghof (1902) en de Hof De Vereniging (1863). De laatste hof is gebouwd door de 'Vereeniging tot Verbetering der Huisvesting van de Arbeidende Klasse' en is een zeer vroege voorloper van de latere sociale woningbouw. De huizen bestaan uit twee woonlagen, die destijds apart werden bewoond en die oorspronkelijk van verschillende zijden toegankelijk waren. De langgerekte vorm van het complex verraadt dat de woningen zijn gebouwd op het terrein van een touwbaan.

Na het verdwijnen van de tuinderijen en kwekerijen en de introductie van riolering en waterleiding waren tegen het einde van de 19e eeuw vrijwel alle waterlopen in het gebied gedempt en de straten verhard. Een van de laatste waterlopen die werd gedempt was het water langs de Blekersdijk (1899), dat liep op de plaats van de huidige middenberm.

De bestaande verbindingswegen tussen het nieuwe woongebied en de oude stad ontwikkelden zich na 1900 als winkelstraten. Deze functie is de laatste decennia sterk achteruitgegaan, maar is in de Spuiweg, en in mindere mate de Blekersdijk, de Vrieseweg en de St. Jorisweg nog wel herkenbaar. Naast de woningen verschenen in het

gebied voorzieningen, zoals scholen en kerkgebouwen. Op het voormalige exercitieterrein werd onder meer het Beverwijckplein ingericht, met een aantal woonblokken en aansluitend een groot stadsziekenhuis (1877) en een gymnasium (1880).

De scholen en kerkgebouwen verschenen meestal geruime tijd later dan de wooneenheden. Veel scholen vinden we terug op binnenterreinen. De kerkgebouwen daarentegen vormen vaak belangrijke stedenbouwkundige ankerpunten, zoals de tweetorige Wilhelminakerk aan de Blekersdijk (1898) en de Christelijk Gereformeerde Kerk op de hoek van de Singel en de Dubbeldamseweg (1919) met een markante hoektoren op de kruising van twee zichtassen.

Rond 1910 waren vrijwel overal gesloten straatwanden ontstaan en waren ook de binnenterreinen voor een groot deel gevuld. De industriële ontwikkeling deed zich sterk in de schil gelden. Zo verrees aan de Noordendijk in 1882 een grote watertoren en in 1910 de gemeentelijke elektriciteitscentrale, die later nog enkele malen zou worden uitgebreid.

Rond 1930 was de 'schil' volgebouwd. Aan de bouwwoede waren ook de buitenplaatsen opgeofferd. De meeste parken werden herverkaveld en bestemd voor woningbouw. Alleen de villa van Rozenhof, een vijverpartij van Noordhove en het park van Merwestein bleven behouden.

De laatste decennia hebben verschillende saneringsoperaties plaatsgevonden in 'de schil'. De meeste ingrepen vonden plaats in het westelijke deel van de schil, waar de sanering al in de jaren zestig van de vorige eeuw een aanvang nam. In het oostelijke gebied hebben die grotendeels in de jaren negentig plaatsgevonden.

De ontwikkelingen in de westelijke schil zijn niet los te zien van de nabijheid van de oude binnenstad van Dordrecht. In de jaren zestig werd begonnen met de sanering van het gebied tussen de Spuihaven en Hellingen en de realisering van de Spuiboulevard met kantoorcomplexen. De oorspronkelijke laanstructuur (met name de Hellingen) is hier verdwenen.

In het stationsgebied en langs de as Stationsstraat - Johan de Wittstraat vonden eveneens grootschalige kantoorontwikkelingen plaats. De 'knik' in de verbinding tussen stad en station is met het rechte trekken van de Johan de Wittstraat verdwenen, maar is nog wel zichtbaar in de groenstructuur.

Omdat de historische binnenstad moest worden ontzien, maar tegelijk de vitaliteit ervan moest worden gestimuleerd, kreeg de westelijke schil de taak een bijdrage te leveren aan de versterking van de regionale functie van het stadscentrum. Dit betekende onder meer een extra inspanning op het gebied van verkeers- en parkeervoorzieningen en realisering van kantooroppervlak.

Rond het gereconstrueerde Beverwijckplein is veel gesloopt, waaronder het oude stadsziekenhuis, het gymnasium en enkele blokjes arbeidershuizen (Eben Haezerhof). Hiervoor zijn grootschalige kantoor- en nieuwe appartementencomplexen in de plaats gekomen.

In het havengebied, omgeving Wilgenbos/Draai, werden de daar aanwezige industriecomplexen, waaronder koekfabriek Victoria, gesaneerd en eveneens vervangen door nieuwe kantoor- en woningbouwcomplexen.

Rond 1990 vonden verkeersingrepen plaats in aansluiting op de nieuwe verkeersbrug over de Merwede, waarvoor enkele zuidelijke bouwblokken (o.a. aan de Havenstraat) moesten worden gesloopt en waardoor de oude Parallelweg en de Burgemeester de Raadsingel veranderden in een drukke verkeersader. Diverse hofjeswoningen in het gebied rond het Geldeloze Pad zijn vervangen door nieuwbouw.

In de oostvleugel van de schil is het karakter van eind 19^e-eeuws woongebied het best bewaard gebleven. In de jaren negentig zijn hier enkele 'binnenterreinen', met name die tussen Kromhout en Singel, en tussen Singel, Noordendijk en Groenedijk, geherstructureerd. De 19^e-eeuwse arbeiderswoningen en bedrijfsgebouwen zijn grotendeels vervangen door hedendaagse volkswoningbouw, waarbij het warrige verloop van straten en hofjes voor een deel bewaard is gebleven.

2.2 Bestaande ruimtelijke structuur

Algemeen

De 19e-eeuwse Schil Dordrecht is op de kaart duidelijk te herkennen als één concentrische zone rond de historische binnenstad van Dordrecht. De naoorlogse bouwvolumes langs de Spuiboulevard hebben het contrast tussen de binnenstad en de westelijke schil vergroot. In de oostelijke schil is de overgang natuurlijker, omdat de bebouwing aan het Kromhout nog vrijwel onveranderd is gebleven. In het zuiden vormen de spoorlijn en het stationsemplacement een duidelijke grens. In het oosten worden Toulonselaan en Oranjelaan als grens van de schil gehanteerd. Over het algemeen kent het oostelijk deel van de Schil een meer landschappelijk karakter dan het westelijk deel, onder meer door de aanwezigheid van Park Merwestein. Het westelijk deel daarentegen is stedelijk van karakter en heeft meer functionele betekenis voor de binnenstad. De Singel is de stedenbouwkundige 'ruggengraat' die zorgt voor de interne ruimtelijke samenhang van het stadsdeel.

De stedenbouwkundige structuur wordt bepaald door het stelsel van radiale assen, gericht op de vroegere stadspoorten, en drie concentrische 'ringen'. De hoofdassen zijn deels bebouwd met villa's en deels met 19e- en begin 20e-eeuwse geschakelde herenhuizen. Ze vormen lange zichtassen, die soms visueel worden beëindigd door markante gebouwen. Daartussen liggen de 'binnenterreinen', die vaak zijn gevuld met arbeiderswoningen (vaak in hofbebouwing) en bedrijvigheid. Binnen de stedenbouwkundige hoofdstructuur van radialen en ringen hebben een aantal solitaire gebouwen een bijzondere positie, waardoor zij een bijdrage leveren aan de oriëntatie. Het betreft: de molen Kyck over den Dyck aan de Noordendijk, de kerk op de hoek Singel/Blekersdijk, Williams Place aan de Singel/Stationsweg en theater Kunstmin aan de Singel.

Het westelijk deel van de Schil kent een grootschalige bebouwingsrand, die gevormd wordt door de naoorlogse (kantoor)bebouwing langs Stationsweg, Johan de Wittstraat, Spuiboulevard, Wilgenbos en Burgemeester de Raadsingel. Op deze boulevards rijdt het doorgaande verkeer. Achter deze randbebouwing hebben enkele deelgebieden hun historische karakter goed weten te bewaren, met name de Singel en het villapark Rozenhof. Ook het gereconstrueerde Beverwijckplein sluit hier nog goed op aan. Van de oorspronkelijke complexen arbeiderswoningen is alleen de Generaal van der Heijdenstraat en een aansluitend rijtje aan het Geldelozepad bewaard gebleven. Aan de Spuiweg is het historische karakter van winkelstraat nog steeds af te zien, maar de smalle weg heeft te lijden onder het verkeer.

De oorspronkelijke bedrijven en kleine complexen verouderde arbeiderswoningen op de binnenterreinen hebben veelal plaatsgemaakt voor moderne volkswoningbouw, waarbij de warrige structuur van straatjes en hofjes in veel gevallen bewaard is gebleven. Met name is dat het geval in de oostelijke schil. De belangrijkste zijn de Clara Mariahof en de Vriesepoorthof, toegankelijk via een poort in de Vriesestraat, de Wilhelminastichting aan het Kasperspad, de Hallincqhof en de Vereniging nabij de Groenedijk (beide op de Rijksmonumentenlijst). De Willem van Oranjehof, bij de Noordendijk, is gedeeltelijk bewaard gebleven. De St. Jorishof, bereikbaar via een poort in de St. Jorisweg, is recentelijk getransformeerd in een plantsoen.

De confrontatie tussen de autonome, grootschalige panden uit het saneringsplan en het 19e-eeuwse stadswefsel leidt in Schil-West vaak tot een stadsbeeld, waarbij ruimtelijke samenhang ontbreekt. Dit is onder andere het geval langs het Geldelozepad en de Hellingen/Papeterspad. Door de aanwezigheid van monofunctionele kantoorgebouwen, blinde kopgevels en achterkanten van percelen is er met name in de avonduren een gebrek aan sociale controle. Dit geeft gevoelens van onveiligheid. Het gevoel van

onveiligheid ontstaat ook in de openbare ruimte rondom het Stadswiel en de Willem Dreeshof. Dit heeft te maken met de autonome plaatsing van de gebouwen en de overheersende kantoorfunctie in dit gebied.

De ruimtelijke en functionele identiteit van de Schil, zoals we die nu kennen, is het resultaat van zo'n drie eeuwen stadsontwikkeling. Het uniforme stedelijke bouwblok, dat in laat 19e-eeuwse stadsuitbreidingen van veel andere steden bepalend is geweest voor het samenhangende stadsbeeld, is in de 19e-eeuwse schil van Dordrecht minder vaak te herkennen. Dit heeft te maken met het feit, dat de invulling van de bouwvelden in de Schil vaak geleidelijk heeft plaatsgevonden in verschillende bouwperiodes. Daarnaast heeft het saneringsplan en de stadsvernieuwing zijn sporen in de schil achtergelaten. Het resultaat: de schil wordt gekenmerkt door een grote variatie in functies, schaal en architectuur. De typologie van het gesloten bouwblok zorgt daarbij voor de stedenbouwkundige samenhang.

In het plangebied bevinden zich diverse karakteristieke gebieden en structuren:

Wilgenbos, Achterhakkers

Dit is een belangrijke toegangsroute voor autoverkeer tot de binnenstad. Komend vanuit het zuiden is er na het spoorviaduct aan de westzijde een kantoren- en wooncomplex. Aan de oostzijde bevindt zich Maasplaza. Beide objecten vormen de entree tot de stad. Aan de Achterhakkers is een de oostzijde sprake van gesloten bebouwing en aan de overzijde van de weg ligt de Kalkhaven.

Spuiboulevard

De bebouwingsrand langs de Spuiboulevard wordt gevormd door een reeks grootschalige kantoorpanden. Doordat de gebouwen in grootte, positionering en uitstraling vaak van elkaar afwijken, is er weinig sprake van een samenhangend beeld. Er is getracht samenhang tussen een aantal objecten te bereiken door de éénlaagse plint uit te voeren als arcade.

In aansluiting op de Achterhakkers wordt het autoverkeer via de Spuiboulevard richting de parkeergarages geleid. Deze brede boulevard langs grootschalige bebouwing kent een éénduidige profielindeling met rijbanen aan weerszijden van een groene middenberm met bomen. Ter hoogte van het Stadskantoor ontbreken de bomen in de middenberm, zodat deze ruimte zonder obstakels gebruikt kan worden voor evenementen.

Spuihaven

De Spuihaven, de haven rondom de historische binnenstad, heeft vanaf de zeventiende eeuw vooral een industrieel karakter gehad door de aanwezigheid van scheepshellingen, houtwerven en fabriekscomplexen. Halverwege de twintigste eeuw veranderde het karakter van de haven. De Spuiboulevard, de geplande ringweg voor het autoverkeer rondom de binnenstad, werd aangelegd, waardoor veel bebouwing werd gesloopt en een deel van de Spuihaven werd gedempt. Doordat slechts een gedeelte van de Spuiboulevard werd aangelegd, is er een verschil in karakter ontstaan tussen het westelijk en het oostelijk gedeelte van de Spuihaven. Het westelijk gedeelte tussen Achterhakkers en Johan de Wittstraat heeft tegenwoordig het karakter van een singel temidden van fiets- en wandelpaden, autowegen en naoorlogse bebouwing. Het oostelijk gedeelte tussen Vrieseweg en Noordendijk heeft nog steeds het oorspronkelijke, informele karakter, doordat hier prive-tuinen van woningen, industriële complexen en beplanting direct grenzen aan het water.

Hoge Bakstraat en Sluisweg

De Hoge Bakstraat en Sluisweg maken onderdeel uit van de hoofdwaterkering op het eiland van Dordrecht. De zichtlijn op de Grote Kerk is kenmerkend. De kleinschalige

(woon)bebouwing is aan de dijk of onder aan de dijk geplaatst. De woningen, die op het dijkniveau zijn geplaatst hebben aan de achterzijde een uitgang naar een lager gelegen tuin. De woningen onderaan de dijk worden ontsloten door een parallelstraatje.

Omgeving Rozenhof

De Rozenhof vormt een gaaf stedenbouwkundig en architectonisch ensemble. Het is nog altijd een woonbuurt voor de betere middenklasse. Naast het in rijke neorenaissancestijl uitgevoerde landhuis met plantsoen wordt de buurt overwegend gekenmerkt door aaneengesloten twee- en drielaagse middenstandswoningen in eclectische stijl, met kenmerken van neorenaissance en Jugendstil. De grotendeels nauwsluitende, hoefijzervormige gevelwand rond het iets schuin daarin gelegen landhuis met plantsoen draagt in belangrijke mate bij aan het besloten karakter van de buurt.

Spuiweg

De Spuiweg is één van de historische toegangswegen, die vanuit de zuidelijke stadsdelen direct toegang geeft tot de binnenstad. Aan weerszijden van de straat is oorspronkelijke bebouwing aanwezig. Kenmerkend voor de Spuiweg is het stedelijk karakter:

aaneengesloten bebouwing in twee lagen met kap, verticale geleiding, noklijn haaks op de straat, gebouwd in de rooilijn. Het wonen boven winkels is lang bepalend geweest voor het karakter van de straat. Inmiddels kent de straat veel leegstand.

De Spuiweg is een belangrijke route voor fietsers van en naar de binnenstad. In 2009 is het noordelijk deel tussen Spuiboulevard en Singel heringericht, waarbij aan de westzijde van de rijweg een tweerichtings-fietspad is aangelegd. Het zuidelijk deel is in 2011 aangelegd, waarbij in de as van de Krispijnse tunnel een rotonde werd aangelegd.

Beverwijcksplein

Het Beverwijcksplein is één van de meest waardevolle openbare ruimten in de Schil. Aan drie zijden van het plein is oorspronkelijke (woon)bebouwing uit eind 19e eeuw/begin 20e eeuw aanwezig. De westzijde van het plein wordt gevormd door een grootschaliger wooncomplex voor ouderen. Hier heeft vroeger het oude ziekenhuis gestaan. Het plein kent een klassieke Franse inrichting met als middelpunt de fraaie fontein (rijksmonument). Rondom de fontein staan grote platanen en blokhagen in een geometrische vorm.

Burgemeester de Raadtsingel

De bebouwingsrand langs de Burgemeester de Raadtsingel wordt gevormd door een uitéénlopende reeks van gebouwtypologieën: van kleinschalige villa's en rijenwoningen tot kleine en grote kantoorgebouwen. Een samenhangend beeld en duidelijke identiteit ontbreken.

De route via de Burgemeester de Raadtsingel, Havenstraat en Korte Parallelweg is de zuidelijke oost-west structuur en zorgt voor de afwikkeling van het autoverkeer langs het spoor. De Burgemeester de Raadtsingel is in het kader van de herinrichting van het stationsplein opnieuw ingericht, waarbij de afwikkeling van de verkeersstromen van en naar het station en het handhaven van de bestaande bomen centraal hebben gestaan.

Stationsweg, Johan de Wittstraat

De radiaal tussen het Centraal Station en de binnenstad, via de Stationsweg en de Johan de Wittstraat, is ontstaan nadat in 1872 het station werd aangelegd. Op basis van het Saneringsplan is langs de oostzijde van de straat een bebouwingswand ontstaan die bestaat uit grootschalige naoorlogse woon- en kantoorpanden. De westelijke bebouwingswand is kleinschaliger en bestaat grotendeels uit 19e eeuwse woonbebouwing.

De Stationsweg en de Johan de Wittstraat vormen belangrijk onderdelen van de route voor auto's, fietsers en voetgangers van het Centraal Station naar de binnenstad. In aansluiting op de Burgemeester de Raadsingel en de Spuiboulevard is tussen de rijbanen een groene middenberm aanwezig. De openbare ruimte aan de westzijde van de rijbaan heeft op dit moment vooral betekenis als parkeerterrein en draagt niet bij aan een aantrekkelijke wandelroute richting binnenstad.

Singel

De Singel vormt de ruggengraat van de 19e eeuwse Schil en wordt gekruist door diverse toegangswegen naar de binnenstad. De Singel loopt van de Noordendijk in het oosten tot aan het groene plantsoen aan de Hoogt in het westen en kent verschillende straatnamen. Van oost naar west: Godfried Schalkensingel, Samuel van Hoogstratensingel, Ferdinand Bolsingel, Nicolaas Maessingel, Albert Cuypsingel en de Van Strijsingel. De te onderscheiden delen verschillen enigszins van karakter doordat de Singel verschillende breedtes kent en de bebouwing varieert. De inrichting van de openbare ruimte oogt rommelig door de verkeerskundige maatregelen die her en der zijn genomen. Het oostelijk deel van de Singel kent over het algemeen een groener karakter dan het westelijk deel. De aanwezigheid van park Merwestein is voelbaar. Bij de kruising van de Singel met de Sint Jorisweg neemt theater Kunstmin een prominente positie in binnen de stedelijke structuur. De bijbehorende voortuin met de grote kastanjabomen draagt bij aan de groene uitstraling van de Singel. Langs de gehele Singel is sprake van functiemenging, de nadruk ligt echter op het wonen.

Blekersdijk/Dubbeldamseweg

De Blekersdijk/Dubbeldamseweg is één van de oudste verbindingroutes van de stad met het achterland. In het midden bevond zich tot het einde van de 19e eeuw de resten van de veenstroom de Thure. Het dijkkarakter van de Blekersdijk is niet meer herkenbaar. De Blekersdijk heeft een breed profiel met een groene middenberm met platanen ter plaatse van het vroegere water.

De bebouwing bestaat in hoofdzaak uit aaneengesloten (woon)bebouwing uit het einde van de 19e eeuw. Bijzondere elementen langs de route zijn de Wilhelminakerk, de Christelijke Gereformeerde kerk op de hoek met de Singel en het verenigingsgebouw van de Apostolische gemeente aan de Dubbeldamseweg.

Vrieseweg, Vrieseplein

De Vrieseweg is een historische verbinding van de binnenstad met het achterland: in het verlengde ligt de Reeweg. Tussen Oranjelaan en Singel heeft de Vrieseweg een groen karakter met een open verkaveling. De invloed van het park is prominent. De bebouwing is vrijstaand of twee onder één kap. Uniek zijn de nog aanwezige restanten van oude waterlopen. De functie is voornamelijk wonen, maar er staat ook een schoolgebouw. Tussen Singel en Vrieseplein heeft de Vrieseweg een meer stedelijk karakter, met aaneengesloten, wat hogere bebouwing, op smallere percelen, direct aan de straat gelegen. Er is hier sprake van functiemenging, wat het stedelijke karakter onderstreept. De ruimte aan het Vrieseplein vormt de inleiding voor de brug naar de binnenstad. De wanden bestaan uit aaneengesloten monumentale bebouwing. Dominant in de pleininrichting zijn het hoogteverschil naar de brug en een aantal monumentale bomen. Ook de brug zelf is bijzonder vanwege de architectuur en vanwege de aanwezigheid van twee kiosken op de brug.

Sint Jorisweg, Sint Jorisbrug

De Sint Jorisweg is één van de historische toegangswegen tot de binnenstad met in het verlengde de Sint Jorisbrug en het Steegoversloot. Kenmerkend voor de Sint Jorisweg is het (binnen)stedelijk karakter: aaneengesloten bebouwing in twee lagen met kap, noklijn haaks op de straat, gebouwd in de (verspringende) rooilijn. Voornamelijk

negentiende en begin twintigste eeuwse architectuur in neo-stijlen. De menging van functies is hier zeer bepalend voor het levendige karakter van de straat. Op de begane grond bevinden zich veelal winkels. Bij de Sint Jorisbrug ligt de bebouwing terug, in de rooilijn staan leilindes. De voormalige gemeentewerkplaats neemt een prominente plaats in.

Kromhout, Cornelis de Wittstraat

Het Kromhout, vroeger Eerste Singel genaamd, loopt van de Noordendijk tot de Vrieseweg en gaat na het Vrieseplein over in de Cornelis de Wittstraat. Samen vormen zij evenals de Singel één van de oude dwarsverbindingen door de stad. Aan de waterzijde van het Kromhout vestigde zich van oudsher veel bedrijvigheid, vooral houtbedrijven, die gebruik maakte van de aanwezigheid van het water. De bebouwing aan het Kromhout bestaat voornamelijk uit aaneengesloten, kleinschalige woonbebouwing. Een storende uitzondering is de bebouwing van Kromhout 110 en 120, waar respectievelijk het Leger des Heils en kantoren zijn gevestigd. Deze bebouwing detoneert qua omvang, geleding en architectonische vormgeving volledig. Aan het Kromhout, voorbij de Sint Jorisweg, was vroeger de Dordtse Melk Inrichting gevestigd. Een karakteristieke gemetselde schoorsteen met de letters DMI erin verwerkt verwijst hier nog naar. Op deze plaats is nu een autowerkplaats c.q. verhuurbedrijf gevestigd. In de loop der tijd kreeg het Kromhout steeds meer een woonkarakter. Aan de Cornelis de Wittstraat staan nog twee zeer karakteristieke panden: op de hoek met de Blekersdijk een vrijstaande villa en ernaast een pand in Amsterdamse Schoolstijl.

Noordendijk

De Noordendijk loopt van de Noordersluis tot de Zuidendijk. Het deel dat zich in het bestemmingsplan bevindt is typisch stedelijk van karakter door de aaneengesloten bebouwing op de dijk. De dijk vormt een scheiding tussen het Lijnbaangebied en het Matena's Padgebied, hij heeft een uniek karakter en zowel een waterkerende als verkeersfunctie. Zoals het water onverbrekkelijk met Dordrecht en haar ontstaansgeschiedenis is verbonden, zo zijn de dijken dat ook. Deze laten de geschiedenis van inpoldering en op het water (terug)gewonnen land zien en bieden nog steeds bescherming tegen het wassende water voor de stad en haar inwoners. De Noordendijk eindigt bij de Noordersluis. Vlak voor de sluis staat bebouwing dicht bij elkaar en vormt zo een soort poort naar de binnenstad. Aan de noordzijde staat de bebouwing op de dijk, aan de zuidzijde staat een deel van de bebouwing nog benedendijks. De nieuwe bebouwing is wel tegen de dijk gebouwd en vormt een geïntegreerd deel van de waterkering.

Toulonselaan

De noordzijde van het Toulonselaan is opgebouwd uit bouwblokken van ongeveer vergelijkbare afmetingen. Door geleding en detaillering treedt een klassieke verfijning op die de blokken een aangename verschijningsvorm geeft. Het enige nieuwe blok dat er tussen is gebouwd heeft weliswaar ongeveer dezelfde maat, maar wijkt op punten als geleding, detaillering en materiaalgebruik zodanig af dat sprake is van inbreuk op het stedenbouwkundig karakter. De bouwblokken hebben overwegend een woonfunctie, alleen in het nieuwe blok bevinden zich op de begane grond bedrijven. Één blok heeft de achterzijde met achtertuinen op het Toulonselaan gericht.

Oranjelaan, Oranjepark

De Oranjelaan is een echte laan met een ruime middenberm met bomen. Ter weerszijden vindt verkeer in tegengestelde richting plaats. De bebouwing aan de noordzijde van de Oranjelaan bestaat vanaf de Noordendijk tot de Vrieseweg uit aaneengesloten bebouwing met boven- en benedenwoningen en vervolgens uit twee onder één kappers en vrijstaande woningen. De bebouwing is

voorzien van voortuinen. De laatste woning, op de hoek met de Groenedijk, is echt als hoekwoning vormgegeven, in een landschappelijke stijl.

Het Oranjepark, vroeger gebruikt voor evenementen, is een bijzondere ruimte in de structuur van het gebied. De multifunctionaliteit en de verschillende oriëntatie van de aanliggende bebouwing bepalen in hoge mate de sfeer. De woonblokken aan de zuidzijde hebben hun hoofdoriëntatie op het Toulonselaan en hebben hun achterzijde aan het Oranjepark. Waar het Oranjepark zich versmalt richting Dubbeldamseweg wijzigt de oriëntatie. De bebouwing aan de noordzijde is volledig op het Oranjepark georiënteerd: het schoolgebouw, de twee onder één kappers en villa Berckensteyn.

De openbare ruimte is weinig fraai en enigszins onsamenhangend ingericht met centraal een ruime doorgaande weg, een secundaire weg achter de bebouwing Toulonselaan, verschillende plantsoenen, een speelplek en parkeerplaatsen. De aanwezigheid van imposante monumentale bomen, met name plantanen, maakt echter wel wat goed. Het Oranjepark vraagt door zijn ligging in het verlengde van Park Merwestein en de omliggende monumentale bebouwing om structurele verbetering, zowel wat inrichting als wat materiaalgebruik betreft.

Groenedijk

De Groenedijk is onderdeel van de oudste dijkstructuur. Door inklinking en ophoging van de omgeving is het dijklichaam op veel plaatsen nauwelijks nog als zodanig te herkennen. Richting Noordendijk, met name waar de bebouwing zich expliciet benedendijks bevindt, krijgt de dijk echter weer wat contour. Bij herinrichting is het zaak deze historische structuur door het respecteren en eventueel accentueren van de hoogteverschillen, ervaarbaar te houden.

Park Merwestein

Het park is van grote cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarde. Zowel van de 19e-eeuwse waterpartijen als van de lanen- en padenstructuur zijn nog herkenbare relictten aanwezig, terwijl de inrichting met hoog opgaand groen in zijn ruime soortenrijkdom voortborduurde op de oude beplanting van de voormalige buitenplaats. Enige kleine, rechte waterlopen langs de grenzen van het gebied zijn relictten van vroegere perceelscheidingen.

Buiten het park staan diverse weelderige laanbomen (onder meer kastanjes) zoals aan de Groenedijk en aan de Vrieseweg. Voorts bevinden zich waardevolle plantsoenen bij gebouw Kunstmin, aan het Oranjepark en aan het Sumatraplein, ten dele voorzien van monumentale aankleding. Van de voormalige buitenplaats Noordhove rest nog een deel van de waterpartij als vijver. Een waardevolle aanvulling op het openbare groen vormt de groenvoorziening in de particuliere tuinen.

Omgeving Park Merwestein

De omgeving van Park Merwestein wordt gekenmerkt door veel groen, (resten van) waterlopen, een ruime verkaveling en villa-achtige bebouwing.

Binnen de driehoek Oranjelaan, Groenedijk, Stooplaan heeft met name de landschapsstijl zijn sporen nagelaten, zowel in bebouwing als in de aanleg. Aan de Noordhoveweg is dit zeer goed zichtbaar.

Het Oranjepark vormt een soort uitloper van Park Merwestein. Deze ruimte werd vroeger gebruikt voor evenementen.

De bebouwing aan de Vrieseweg, tussen Park Merwestein en Singel, is ruim verkaveld met grote tuinen. Na de Singel krijgt de Vrieseweg een meer stedelijk karakter met aaneengesloten bebouwing in de rooilijn en een smallere verkaveling.

Ook aan de Van Hoogstratensingel is een groot verschil te zien ten opzichte van de rest van de Singel. De parkinvloeden zijn door het vele groen en de vaak vrijstaande bebouwing goed merkbaar.

2.3 Bestaande functionele structuur

De 19e-eeuwse Schil is het eerste stadsuitleggebied buiten de stadswal en heeft als zodanig in de ontwikkelingsreeks als eerste "jaarring" in de groei van Dordrecht een specifieke, cultuurhistorische betekenis. Door de ligging direct aan de binnenstad is de Schil van oudsher het stadsdeel dat als overloopgebied wordt gebruikt voor functies en voorzieningen waar qua maat of schaal in de binnenstad geen ruimte voor was. Het stadsdeel is gesitueerd direct aan de binnenstad van Dordrecht, het centrum van de regio Drechtsteden. Deze gunstige ligging genereert een unieke ontwikkelpotentie voor regionale en stedelijke functies. De Schil kent verschillende publieksbestemmingen, zoals Schouwburg Kunstmin. In het westelijk deel van de Schil zijn diverse parkeergarages aanwezig, die veel publiek aantrekken. De parkeergarages dienen vooral als parkeerondersteuning voor de binnenstad.

De Schil is onderdeel van het centrum. Het multifunctionele karakter met wonen, werken, sociaal culturele voorzieningen en winkelen, de onmiddellijke nabijheid van de binnenstad, de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de aanwezigheid van enkele openbare parkeergarages in het westelijk deel maken de Schil tot een uniek gemengd en aantrekkelijk stedelijk woon- en werkmilieu in de regio.

Naast het gemengde karakter kent het gebied ook enkele pure woongebieden.

Een zwakke eigenschap van met name Schil-West is, dat het stadsdeel, door de aanwezigheid van grote kantoorgebouwen langs de randen, vooral na kantoortijden een minder prettig verblijfskwaliteit kent. Dit heeft te maken met het gebrek aan sociale controle in de avonduren ter plaatse van de grootschalige kantoorpanden. Het feit dat langs de Spuiboulevard grote kavels zijn gelegen waarop een groot bouwvolume is toegestaan, schept kansen voor de ontwikkeling van grote (regionale en/of stedelijke) programma's waar in de binnenstad geen ruimte voor gevonden kan worden.

De meeste gebouwen zijn monofunctioneel: uitsluitend geschikt voor woningen of uitsluitend geschikt voor kantoren.

HOOFDSTUK 3 Planschrijving nieuwe situatie

3.1 Visie Schil-West

A. Ambities

Op grond van de bij de behandeling van de kadernotitie opgestelde mogelijke scenario's voor de ontwikkeling van Schil-West en het communicatieproces met belanghebbenden worden de volgende ambities voor Schil-West voorgesteld:

Samen met de historische binnenstad centrum van de regio

Naast het historische havengebied en het kernwinkelgebied behoort Schil-West mede tot het centrumgebied. De positie van de binnenstad van Dordrecht als regionaal centrum heeft daardoor meer mogelijkheden.

Diversiteit binnen Schil-West versterken

De grote diversiteit aan bouwstijlen, bebouwingstypologieën en functies maken het gebied uniek in de stad. Deze typerende diversiteit in deelgebieden willen we behouden en de sterke punten van ieder deelgebied verder doorontwikkelen.

Verbindingen verbeteren en differentiëren

De bestaande verbindingen door en in Schil-West blijven gehandhaafd. Er zullen verschuivingen optreden in de mate van belang van deze verbindingen. Het is de doelstelling het verkeerssysteem aan te passen naar een optimale balans tussen bereikbaarheid (voor het economisch functioneren) en de leefbaarheid door meer sturing te geven aan verkeersstromen.

Relatie met Schil-Oost benadrukken

Het westelijk en het oostelijk deel van de Schil kennen een verschillend karakter, maar hebben van oudsher wel een sterke relatie en samenhang. Het is de ambitie om de Schil meer als geheel te gaan bekijken en te versterken o.a. door ingrepen in de openbare ruimte.

B. Hoofdfactoren ontwikkelingsmogelijkheden binnen deze ambities

De ontwikkelingsmogelijkheden van Schil-West worden overwegend door 3 factoren bepaald.

- In verband met het groepsrisico zijn de mogelijkheden binnen de 200 m zone vanaf het spoor beperkt. Nieuwe verblijfsfuncties als wonen en werken zijn daardoor overwegend in de zone tot aan de Singel niet mogelijk.
- Het historische karakter van Schil qua structuur en bebouwing verlangt bescherming onder meer door de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht. Mogelijkheden tot wijzigingen zijn daardoor beperkt en in de deelgebieden juist vooral gericht op versterking van de bestaande historische, karakteristieke structuur.
- In lijn met de landelijke trend op de kantorenmarkt kent dit gebied, waar anno 2011 ca. 1/3 van de regionale kantorenvoorraad ligt, een omvangrijke kantorenleegstand van rond de 20%; oftewel zo'n 30.000 m² op een totaal van om en nabij 150.000 m². Deze situatie biedt echter ook mogelijkheden, om door transformatie en/of sloop-nieuwbouw nieuwe, stedelijke functies in het gebied te realiseren of toevoegingen in ontbrekende elementen van de woningvoorraad als luxe ouderenwoningen nabij de binnenstad.

Uit de kantorenmarktanalyse is echter wel gebleken, dat de kantoren in Schil-West qua locatie een redelijk gunstige positie hebben (o.a. bereikbaarheid, ontsluiting, parkeren, nabijheid binnenstad). Dit wordt nog een keer bevestigd in het recente STEC-rapport van februari 2011. Daarin wordt geconstateerd, dat er in geheel Zuid-Holland sprake is van 14% leegstand, ver boven de frictieleegstand van 5-6%. Omdat er bovendien sprake is van een aanzienlijk omvangrijker planaanbod dan vraag naar kantoorroimte zal deze leegstand naar verwachting ook niet substantieel meer afnemen. Als meest interessante kantorenmilieus worden daarentegen wel naast de toplocaties de centrumlocaties genoemd. Minder toekomstpotentie hebben snelweglocaties, bedrijventerreinen en regionale OV-knooppunten.

In de Visie wordt daarom voorgesteld weliswaar ruimte te bieden voor transformatie van kantoren, maar deze wel beperkt te houden binnen een bandbreedte van 20 tot 40.000 m². Bovendien is het raadzaam de ontwikkeling te blijven monitoren mede in het Regionaal Economisch Overleg Zuid-Holland-Zuid.

C. Programma

Programmatisch zijn de volgende mogelijkheden in de visie opgenomen:

- * Transformatiemogelijkheden van de kantoorfunctie binnen een bandbreedte van 20 tot 40.000 m² naar overwegend stedelijke functies of wonen.
- * Ter versterking van de regionale centrumfunctie en in aansluiting op de binnenstad grootschalige detailhandelsvestigingen van minimaal 1.000 m² tot een maximum van 10.000 m².
- * Een 100-tal woningen, waarvan de omvang overigens mede is gerelateerd aan (beperking van de) ruimte elders, zoals Maasterras.
- * Stedelijke voorzieningen als een hotel, vergader- en congresfaciliteiten en uitbreiding met een hogeschool.
- * Maatschappelijke voorzieningen passen ook in de Schil, waarbij extra overlast ten opzichte van de woonfunctie moet worden voorkomen.

D. Deelgebieden

In de visie zijn deelgebieden benoemd met daarvoor de belangrijkste doelstellingen en uitgangspunten passend binnen de ambitie om de verschillende gezichten van Schil-West te versterken.

Deelgebied 1 – Boulevard:

verbinding en relatie met de binnenstad met meer ruimte voor nieuwe stedelijke voorzieningen en functies in de zone rondom de aanwezige parkeergarages.

Deelgebied 2 - Entree spoorbrug:

een aantrekkelijk entree van de binnenstad o.a. door de samenhang te versterken tussen beide zijden van de spoorlijn in combinatie met de ontwikkelingen op het Maasterras.

Deelgebied 3 – Middengebied Singel:

blijft voornamelijk wonen met maatschappelijke voorzieningen en kleinschalige mogelijkheden tot werken en detailhandel. Benutten van mogelijkheden om bestaande verstoringen in functionele en ruimtelijke, stedenbouwkundige zin te verbeteren. Spuiweg en Singel als kleinschalige woon-, werk- en winkelstraat behorende bij een centrumstedelijk leefmilieu.

Deelgebied 4 – Burgemeester de Raadsingel:

blijft een gemengde straat met deels een historisch, maar ook een modern karakter.

Deelgebied 5 – De Rode Loper:

de belangrijkste verbinding tussen station en binnenstad. Wordt verder ontwikkeld als aanloopstraat naar de binnenstad, zowel qua functies als qua inrichting met als ambitie een hoogwaardige uitstraling op de plint.

Deelgebied 6 - Middengebied Blekersdijk:

een karakteristiek woongebied met de Ferdinand Bolsingel als belangrijke verkeersader.

Deelgebied 7 - Schil-Oost:

een gemengd stedelijk leefmilieu waar in tegenstelling tot Schil-West de historische elementen en structuren beter bewaard zijn gebleven. Overwegend zal voor Schil-Oost het vastgestelde bestemmingsplan uit 2007 worden overgenomen met een aantal aandachtspunten. Het gaat hierbij onder andere om:

- Hotel Vrieseplein
- Binnengebied Blekersdijk
- Uitbreiding Kunstmin
- Parkeergarage Kromhout
- Bedrijfsgebied Van Neurenburgpad
- Bavickschool/Johan de Witt (IHP)
- Brandweer Oranjepark
- Leger des Heils Kromhout
- Grote Rivieren Kromhout
- Jeugdzorg Kromhout

3.2 Stedenbouwkundige benadering

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is de vraag gesteld in hoeverre de huidige situatie in de 19e-eeuwse Schil perspectieven biedt om in het gebied ook in de toekomst een goede leefbare situatie te behouden. Hierbij dient gedacht te worden aan de woningvoorraad, zowel in kwalitatief als kwantitatief opzicht, de wegenstructuur, het aanwezige groen en voorzieningen als winkels, bedrijven, dienstverlening en maatschappelijke functies. De conclusie is dat het huidige stadsdeel voldoende potentie bezit om in de toekomst een aantrekkelijk gemengd stedelijk gebied te worden. Daarnaast heeft de 19e eeuwse Schil de potentie om een bijdrage te leveren aan de vitaliteit van de binnenstad.

Het in essentie handhaven en waar mogelijk versterken van de stedenbouwkundige structuur en ruimtelijke inrichting, alsmede het beschermen van de bijzondere stedenbouwkundige, cultuurhistorische en architectonische kwaliteiten, is uitgangspunt. Voor het gebied dat is aangewezen als potentieel beschermd stadsgezicht (zie kaart Rijksdienst) geldt dat de bestaande bebouwing zo veel mogelijk in de huidige vorm vastgelegd dient te worden in het bestemmingsplan. Dat wil zeggen dat bouwgrenzen/bouwvlakken en hoogtematen overwegend zijn geënt op de huidige situatie. Naast de hoofdbebouwing dient onderscheid te worden gemaakt in voor- en achterkantsituaties, waarbij mogelijkheden van aanbouwen en bijgebouwen in hoofdzaak op die achtererven kan plaatsvinden.

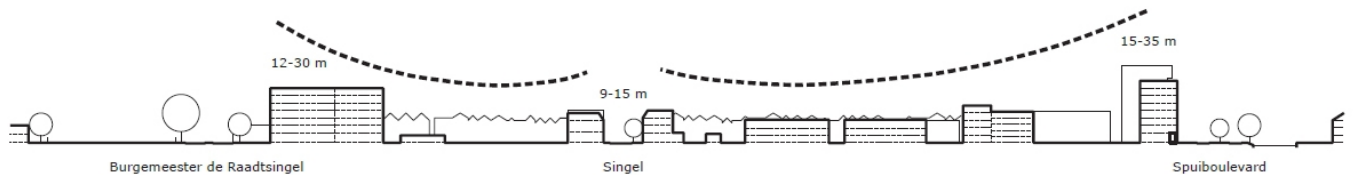
Het westelijk deel van de Schil (ten westen van de Blekersdijk) kent ruimtelijke kwaliteiten, die in de rest van de stad niet aanwezig zijn. De goede bereikbaarheid, parkeergelegenheid en schaal van de bebouwing aan de randen van Schil-West zijn ideaal voor stedelijke functies, die de vitaliteit van de binnenstad kunnen versterken. Een zwak punt van het stadsdeel is, dat de noordrand, door de monofunctionele kantoorgebouwen, vooral na kantoor tijd weinig verblijfskwaliteit kent. Uitdaging voor de gemeente is om samen met eigenaren en ontwikkelaars aan de noordrand van Schil-West stedelijke functies te realiseren, waardoor de vitaliteit van het binnenstad zal worden vergroot en tegelijkertijd de verblijfskwaliteit in Schil-West wordt verhoogd.

Verruimen ruimtelijke condities aan de randen

Voorgesteld wordt om de aanwezige ruimtelijke condities voor stedelijke functies opnieuw onder de aandacht te brengen. Bepaald dient te worden of de ruimtelijke condities aan de randen kunnen worden verruimd. Voorwaarde is in ieder geval dat verruiming aan de randen gepaard gaat met respect voor het stedelijk weefsel in de kern

van Schil-West. De locaties aan de zuidrand van Schil-West komen vanwege de geldende veiligheidscontouren van het spoor op dit moment niet in aanmerking voor herontwikkeling, als daarbij het veiligheidsrisico toeneemt.

Aan de buitenzijde van Schil-West liggen brede boulevards (de Spuiboulevard en de Burgemeester de Raadsingel), die worden geflankeerd door grootschalige bebouwing. In de kern van het gebied is kleinschalige bebouwing aanwezig, waarbij de hogere herenhuizen langs de Singel zijn gesitueerd. Deze heldere opbouw in bouwhoogte wordt geïllustreerd in onderstaande dwarsdoorsnede.



Bij transformatie of sloop/nieuwbouw-plannen gelden de aangegeven bouwhoogtes als randvoorwaardelijk. Op enkele plekken in de noordelijke randzone is een hoogteaccent denkbaar, conform de Structuurvisie Dordrecht 2020. In de Structuurvisie is voor de 19e-eeuwse Schil aangegeven dat medium hoogbouw (25-50 m) is toegestaan, mits een aantal aandachtspunten in acht wordt genomen. Het respecteren van het historisch silhouet en waardevolle zichtlijnen op karakteristieke oriëntatiepunten heeft een hoge prioriteit, waarbij het zicht op de Grote Kerk topprioriteit heeft. Deze prioriteit sluit omvangrijke bebouwing in een aantal zichtzones uit.

De te bewaken zichtlijnen op de Grote Kerk:

- Viottakade/Erasmuslaan
- Krispijnse weg
- Nassauweg
- Achterhakkers

Zichtbaarheid en herkenbaarheid van andere belangrijke hoogteaccenten van de binnenstad zoals het torentje van het stadhuis, de kerktoren van Bibelot en de woontoren aan het Statenplein zijn ook essentieel voor de leesbaarheid van de stad. Hetzelfde geldt voor de belangrijkste oriëntatiepunten in de Schil, zoals de spoorbrug, de molen Kyck over den Dyck en de gereformeerde Kerk. De zichtlijnen op deze markante gebouwde objecten moeten worden gerespecteerd.

Behoud en reparatie van het stadsweefsel

De beoogde aanwijzing van een groot gedeelte van de 19e eeuwse Schil tot beschermd stadsgezicht geeft aan dat er veel waardering is voor dit deel van de stad. Om te komen tot een acceptabele invulling van nieuwbouwlocaties binnen het beschermd stadsgezicht worden door de gemeente vooraf (stedenbouwkundige) randvoorwaarden geformuleerd. Dit om inzicht te geven aan opdrachtgever en ontwerper over wat van belang is op de betreffende locatie. Behoud van de kenmerken van het 19de eeuwse stadsweefsel, zoals omschreven in hoofdstuk 2, staat daarbij centraal.

In het westelijk deel van de Schil (het gedeelte dat geen beschermde status krijgt) zijn op sommige plekken harde confrontaties tussen de autonome, grootschalige panden uit het Saneringsplan en het 19e-eeuwse stadsweefsel ontstaan. Voorgesteld wordt om (wanneer de mogelijkheid tot herontwikkeling zich voordoet) stadsreparatie in te zetten op de plekken, waar deze confrontatie zich voordoet. Stadsreparatie wil zeggen herstellen op basis van de kenmerken van het 19de eeuwse stadsweefsel

(kleinschaligheid, bouwen in de rooilijn, verticale geleding, verticaal gerichte ramen en kleur- en materiaalgebruik passend bij de omgeving).

Openbare ruimte

Met betrekking tot de openbare ruimte in de 19e eeuwse schil worden de volgende ambities nagestreefd:

Verweven met de stad

De noord-zuidstraten (radialen) in de 19e-eeuwse schil zijn vaak onderdeel van lange lijnen in de stad, waardoor het stadsdeel goed verweven is met de rest van de stad. De schil heeft een belangrijke doorvoerfunctie voor het verkeer naar het centrum. Voor de openbare ruimte in de schil betekent dit dat het faciliteren van de diverse gebruikers een eerste prioriteit is.

De aanwezigheid van het spoor op maaiveld en op dijkniveau ten zuiden van Schil-West zorgt voor een barrièrewerking in het stelsel van de openbare ruimte. In het verlengde van de Dokweg, de Krispijnseweg en de Dubbeldamseweg zijn doorgangen onder het spoor aanwezig. Met betrekking tot de sociale veiligheid is het belangrijk dat hier aandacht blijft bestaan voor voldoende maat, verlichting en (camera)toezicht. Een vanzelfsprekende ongelijkvloerse kruising met het spoor tussen Stationsweg en Weizigtpark ontbreekt op dit moment. Voor het fietsnetwerk is het aanbrengen van deze koppeling essentieel, omdat zo een directe verbinding ontstaat tussen binnenstad en Gezondheidpark/Leerpark.

Creëren van meer samenhang met de binnenstad

Het beoogde kwaliteitsniveau van de historische binnenstad is in de KOR-handboeken omschreven als Hoogwaardig. Het kwaliteitsniveau van de 19e-eeuwse Schil is omschreven als Standaard. Het contrast tussen deze kwaliteitsniveau's is te groot. De Structuurvisie Dordrecht 2020 geeft aan dat de 19e-eeuwse Schil in de toekomst samen met de historische binnenstad het centrum van Dordrecht en de regio moet gaan vormen. Dit impliceert dat tussen beide stadsdelen ook in de openbare ruimte meer samenhang moet worden gecreëerd. De aanloopstraten (Spuiweg, Johan de Wittstraat/Stationsweg, Vrieseweg en Sint Jorisweg) vormen de routes voor veel mensen op weg naar de binnenstad. Het representatief inrichten van deze straten heeft eerste prioriteit, omdat dit het grootste effect zal hebben op de uitstraling van het stadsdeel. Representatief inrichten wil zeggen dat het gebruik van gebakken materialen in de trottoirs meer gemeengoed wordt.

De route Stationsweg/Johan de Wittstraat wordt in de Structuurvisie aangeduid als 'de rode loper'. Hiermee wordt de ambitie uitgesproken om de openbare ruimte tussen station en binnenstad aantrekkelijker vorm te geven en de routes voor voetganger en fietser te versterken. In september 2011 wordt begonnen met de aanleg van een deel van deze 'rode loper'.

Versterken interne samenhang

De Singel vormt de stedenbouwkundige hoofdstructuur, die de Schil intern bindt. Zowel in Schil-West als in Schil-Oost is aan beide zijden van de straat 19e-eeuwse bebouwing aanwezig. De Singel kent echter geen éénduidige inrichting. Profielbreedte, boombeplanting, materialisering en verkeersfunctie wisselen steeds. Een veel gehoorde klacht is dat de inrichting van de Singel hard over komt.

Eenduidige profilering en materialisering zijn gewenst om de samenhang tussen Schil-Oost en Schil-West te versterken. De beslissing of wordt overgegaan tot een herinrichting van de Singel is mede afhankelijk van het na te streven snelheidsregime. Wanneer een aanpassing van het regime gepaard gaat met een versmalling van de rijwegen, zal er ruimte ontstaan voor bomenrijen aan weerszijden van de straat. De Singel zal daardoor een meer landschappelijke uitstraling kunnen krijgen, die aansluit bij de diverse groene plekken en parken in de Schil.

Versterken groene identiteit

In de Schil is in vergelijking met de binnenstad veel groen aanwezig. In Schil-Oost ligt het Park Merwestein, dat een groot deel van het stadsdeel een landschappelijk karakter geeft. Het zicht op de bomen van het Weizigtpark geeft eveneens extra kwaliteit. Daarnaast zijn er in Schil-West een aantal waardevolle groene plekken aanwezig, zoals het Beverwijcksplein, de Rozenhof, de Willem Dreeshof en het plantsoen langs de Hoogt. De randen langs Schil-West hebben een groen karakter door de aanwezigheid van de landschappelijk ingerichte oever van de Spuihaven en de met bomen ingeplante spoordijk. De groene middenberm met bomen rondom Schil-West draagt ook bij aan de kwaliteit van de randen. In de openbare ruimte zijn waardevolle boomstructuren en solitaire bomen aanwezig. Vooral daar waar bestaande bomen een aanzienlijke omvang hebben bereikt, zijn sfeervolle en kwalitatieve plekken en straten ontstaan. De relatief grote hoeveelheid groen in de Schil geeft mede identiteit aan het stadsdeel. De aanwezige groene structuren en plekken dienen in de toekomst te worden gehandhaafd en waar mogelijk te worden versterkt. Dit betekent ook dat er meer gebruik gemaakt gaat worden van kwalitatief hoogwaardige beplanting, zoals *Taxus* of *Carpinus* als haag of vakbeplanting. Ook met het type boombeplanting zal nadrukkelijk rekening gehouden worden met de geschetse sfeer- en kwaliteitsbeleving. Behoud van bomen is in principe uitgangspunt.

3.3 Ontwikkellocaties

In de Schil is sprake van de volgende (mogelijke) ontwikkelingen:

- Voormalig Postkantoor
- Gebouw ANWB e.a.
- Voormalig gebouw Zuiveringsschap
- Hotel Vrieseplein
- Binnengebied Blekersdijk
- Uitbreiding Kunstmin
- Parkeergarage Kromhout
- Bedrijfsgebied Van Neurenburgpad
- Bavickschool/Johan de Witt (IHP)
- Brandweer Oranjepark
- Leger des Heils Kromhout
- Grote Rivieren Kromhout
- Jeugdzorg Kromhout

Onderstaand worden deze ontwikkelingen beschreven vanuit de stedenbouwkundige benadering.

In situaties waar sprake is van concrete planvorming en daarover gemaakte afspraken (zoals gesloten overeenkomsten over kostenverhaal en planschadeafwenteling) zijn de ontwikkelingen in dit bestemmingsplan voorzien van een bouwtitel. In ander gevallen is de ontwikkeling veelal gekoppeld aan een wijzigingsbevoegdheid: zodra de planvorming concreet wordt en overeenkomsten zijn gesloten over kostenverhaal en planschadeafwenteling kunnen burgemeester en wethouders besluiten het bestemmingsplan te wijzigen om de ontwikkeling mogelijk te maken. Er moet dan wel worden voldaan aan de opgenomen "wijzigingsregels" en voor belanghebbenden is er de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.

Onderstaand is per ontwikkeling aangegeven op welke wijze regeling in het bestemmingsplan plaatsvindt.

Voormalig Postkantoor

Er is een plan ontwikkeld dat voorziet in een transformatie van het voormalig postkantoor. Het bestaande gebouw wordt verbouwd en in de nieuwe situatie gebruikt

voor detailhandel, horeca, kantoor en wonen. Ten behoeve van het wonen wordt bouwvolume toegevoegd, zowel in de hoogte, als in de vorm van stadswoningen aan de Koningin Wilhelminastraat. Voorts worden parkeerplaatsen gerealiseerd op het binnenterrein.

Het planvoorstel om 2 bouwlagen met appartementen op het bestaande gebouw toe te voegen past binnen de stedelijke context. Zowel aan de Johan de Wittstraat als aan de Cornelis de Wittstraat is de nieuwe bouwhoogte in relatie tot de omgeving stedenbouwkundig gezien acceptabel. De architectonische uitwerking van de nieuwbouw aan de Koningin Wilhelminastraat, waar beneden-bovenwoningen worden gerealiseerd, sluit goed aan bij het karakter van de straat. De verticale geleding, die ontstaat door de puntgevel en de verticaal gerichte erker en ramen, zorgt ervoor dat dit onderdeel van het bouwplan zich goed voegt in de omgeving.

De gemeente heeft zich in de Structuurvisie Dordrecht 2020 en de visie Schil-west tot doel gesteld de route tussen station en binnenstad aantrekkelijker vorm te geven. Het plan voor post120 sluit in hoofdlijnen goed aan bij een aantal uitgangspunten voor deze 'rode loper'. Het plan zet in op een gemengde, levendige plint met retail en horeca. De entree's naar de lobby's zijn gesitueerd aan de Johan de Wittstraat, hetgeen de levendigheid ten goede zal komen. Het uitstekende laad- en losplatform van het voormalige postkantoor verdwijnt, zodat meer loopruimte voor voetgangers ontstaat.

In het bestemmingsplan zijn de volgende bouwhoogten opgenomen;

Johan de Wittstraat	32 m
Cornelis de Wittstraat	19 en 20 m
Koningin Wihelminastraat	15 m

In dit bestemmingsplan is de uitvoering van deze ontwikkeling mogelijk gemaakt via een bouwtitel.



kaartje impressie nieuwe situatie

Gebouw ANWB e.a.

In de Visie Schil-West worden een aantal locaties aan de Spuiboulevard waar nu (leegstaande) kantoorgebouwen staan, gezien als potentiële locaties voor stedelijke functies, die veel publiek aantrekken. Door dit soort functies aan de Spuiboulevard te situeren, zal ook de levendigheid van de binnenstad worden vergroot. De ANWB-locatie op de hoek Spuiboulevard-Johan de Wittstraat wordt gezien als één van deze locaties. Het is aannemelijk dat het bouwvolume, dat in het vorige bestemmingsplan wordt

toegestaan op de plek van de ANWB-locatie voor de realisering van een stedelijke functie te beperkt is. In relatie tot de overige bebouwing langs de Spuiboulevard is het huidige kantoorgebouw bescheiden in zijn omvang. Een verruiming van het bouwvolume (hoogte en breedte) is mogelijk, mits voldaan wordt aan de volgende stedenbouwkundige randvoorwaarden.

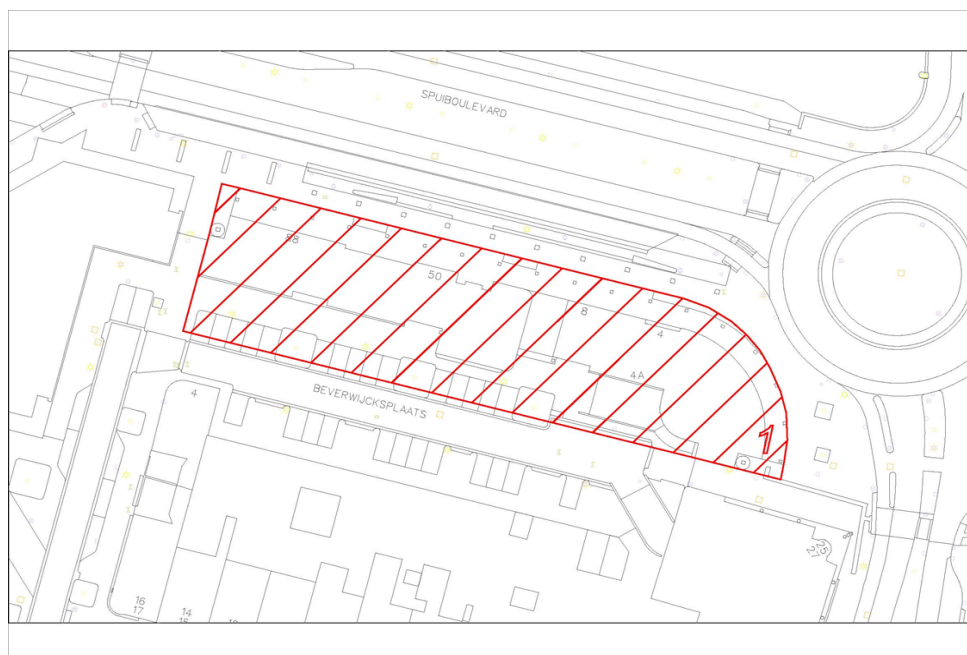
In principe dient er te worden gebouwd in de voorgevelrooilijn, de structuurbepalende lijn, van de bebouwing aan de Spuiboulevard. Eén van de kenmerken van de bebouwing langs de Spuiboulevard, de arcade, zal in het nieuwe gebouw moeten terugkomen. Dit houdt in dat de begane grond terugligt (2,5-3,0 m) ten opzichte van de voorgevelrooilijn van de bovengelegen verdiepingen. Hiermee wordt een menselijke maat geïntroduceerd en ontstaat een droogloop. Deze architectonische verbijzondering moet voldoende hoogte krijgen (min. 4,0 m) en moet goed aansluiten bij de hoogte van de arcade van de belendende bebouwing. Doordat de gevel van de nieuwbouw ter plaatse van de Johan de Wittstraat terug ligt, blijft de entree van het ING gebouw in het zicht en kunnen de bomen in het trottoir gehandhaafd blijven.

Het is mogelijk om aan de zijde van de Beverwijcksplaats meer ruimte te bebouwen dan het grondvlak van het huidige kantoorgebouw. De maximale bouwdiepte bedraagt 23 meter. Voorwaarde is dat de Beverwijcksplaats gebruikt kan blijven worden voor parkeren en expeditie. In het huidige kantoorgebouw is op de begane grond een openbare doorgang vanaf de Spuiboulevard naar de parkeerplaatsen aan de Beverwijcksplaats aanwezig. Het is niet wenselijk deze doorgang in de nieuwe situatie te laten terugkomen.

De maximale bouwhoogte bedraagt, in relatie tot de belendende panden, 25 meter. De minimale bouwhoogte bedraagt 20 meter. De begane grond heeft een verdiepingshoogte van tenminste 4,0 meter. Differentiatie in bouwhoogte is gewenst. In verband met een goede aansluiting op de woningen aan de Matthijs Balenstraat heeft het de voorkeur om de bouwhoogte aan de Beverwijcksplaatszijde niet te maximaliseren.

In functionele zin kan worden gedacht aan functies die een meerwaarde opleveren voor de stad. Vanuit die optiek zijn kantoren uitgesloten (deze functie is reeds volop aanwezig).

Aangezien er geen sprake is van concrete planvorming is de ontwikkeling gekoppeld aan een planwijziging.



kaartje gebied wijzigingsbevoegdheid gebouw ANWB e.a.

Voormalig gebouw Zuiveringsschap

Gebouwd door en voor het Zuiveringsschap en later overgegaan in het waterschap is het (kantoor)gebouw na de verhuizing van het waterschap naar Ridderkerk leeg komen te staan. Er is een andere eigenaar gekomen en inmiddels wordt het gebouw weer gebruikt voor kantoordoeleinden.

Met de nieuwe eigenaar heeft overleg plaatsgevonden over de mogelijkheden van toevoeging van bebouwing aan de achterzijde, i.c. het huidige parkeerterrein. Het geldende -uit 1999 daterende bestemmingsplan- maakt daar reeds bebouwing mogelijk. Het schetsplan dat de eigenaar/ontwikkelaar aan de gemeente heeft voorgelegd ging uit van een hoteltoeren (+/- 65 m. hoog).

Voor het beantwoorden van de vraagstelling is gebruik gemaakt van het gestelde in de structuurvisie.

In de structuurvisie Dordrecht 2020 is de visie met betrekking tot hoogbouw opgenomen. De kavel van het voormalige gebouw van het Zuiveringsschap maakt onderdeel uit van het gebied de Schil. De hoogbouwvisie zegt hierover het volgende:

De Schil is de halve ring rond de historische binnenstad en vormt in feite de zuidelijke omarming van het drie(vier)rivierenpunt. Medium hoogbouw is hier toegestaan.

Deze passage uit de structuurvisie wil niet zeggen dat op iedere plek in de schil bebouwing tot 50 meter hoog is toegestaan. Integendeel, slechts enkele plekken aan de randen van de Schil zijn geschikt voor zo'n hoogteaccent.

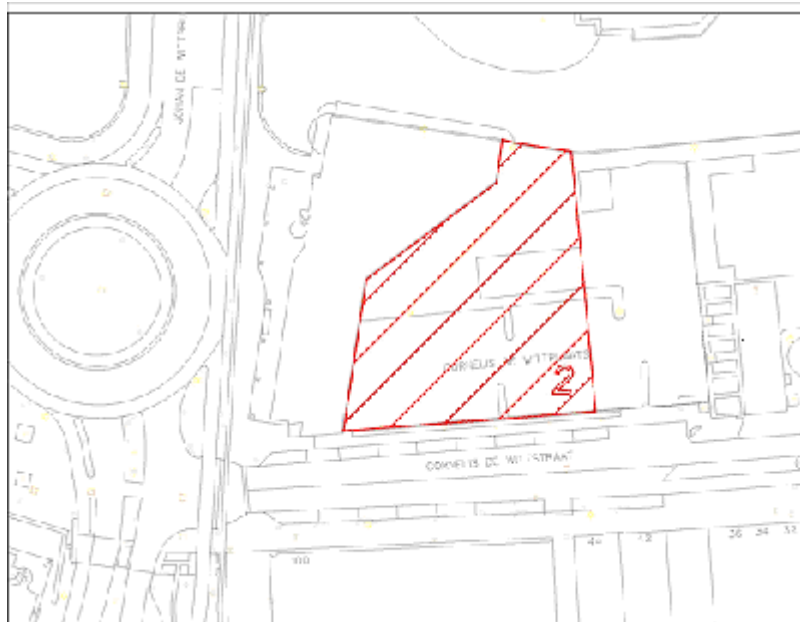
De rotonde Spuiboulevard vormt een van de meest dynamische plekken van de stad. Veel auto's bussen, fietsers en voetgangers maken er gebruik van op weg van of naar de binnenstad. Deze stedelijke dynamiek is niet terug te zien in de bebouwing grenzend aan de rotonde door de beperkte bouwhoogte en weinig sprekende architectuur. Een toe te voegen hoogteaccent achter het huidige waterschapsgebouw zal een sterke visuele beëindiging van de Spuiboulevard gaan vormen en markeert de rotonde als belangrijke entree naar de binnenstad. Er kan een nieuw beeldbepalend gebouw voor Dordrecht ontstaan.

Het hoogteaccent staat, vanaf de Spuiboulevard en de Johan de Wittstraat gezien, in de tweede lijn achter het huidige gebouw (van voormalig Zuiveringsschap) of is iets over het gebouw heen gebouwd. Het huidige gebouw blijft als volume duidelijk herkenbaar. Het nieuw te bouwen gebouw heeft een bouwhoogte van maximaal 40 m. Wanneer een hoogteaccent wordt toegevoegd, dient het gebouw een slank bouwvolume te zijn. Hiermee ontstaat een duidelijk contrast met het bestaande gebouw en de slagschaduw op de openbare ruimte langs de Spuihaven wordt zoveel mogelijk beperkt. Een hoogteaccent krijgt, vanaf de Spuiboulevard en de Vriesebrug gezien, een zeer prominente positie. Dit betekent dat de toevoeging eenzijdige orientatie dient te krijgen, dat wil zeggen: 4 representatieve gevels. Een harde confrontatie tussen de kleinschalige bebouwing aan de Cornelis de Wittstraat en het nieuwe hoogteaccent moet voorkomen worden. Daarom dient ook een bouwvolume te worden toegevoegd dat aansluit bij de schaal van Schil-Oost. Dit basement moet zich voegen in de bestaande rooilijn van de Cornelis de Wittstraat en aansluiten op de hoogte van de aangrenzende gebouwen (15 meter).

Uiteraard zal door middel van een bezonningsanalyse en windonderzoek moeten worden aangetoond dat de negatieve gevolgen van de nieuwbouw voor woonomgeving niet onevenredig zijn.

Functioneel kan worden uitgegaan van verschillende functies, zoals wonen, woonzorgcomplex, hotel. Een kantoorontwikkeling is gezien de hoeveelheid leegstaande kantoren niet aan de orde.

Aangezien er ook hier geen sprake is van concrete planvorming is de ontwikkeling gekoppeld aan een planwijziging.



kaartje gebied wijzigingsbevoegdheid voormalig gebouw Zuiveringschap

Hotel Vrieseplein

Er is een bouwplan ontwikkeld voor de bouw van een hotelaccomodatie met een restaurantgedeelte. Gebleken is dat voor een hotelontwikkeling op deze plek, het noodzakelijk is een groter bouwvolume toe te staan dan het huidige bestemmingsplan mogelijk maakt. Uitgangspunt is de komst van een 3-sterrenhotel. Voor de ontwikkeling van een hotel op deze locatie heeft de gemeente de volgende stedenbouwkundige randvoorwaarden afgegeven:

Het Vrieseplein aan de Spuihaven is stedenbouwkundig gezien een belangrijk poortpunt voor de binnenstad. De statige noordoostelijke pleinwand en de meer ingetogen zuidwestelijke pleinwand vormen een waardevolle architectonische twee-eenheid. De nieuwbouw maakt in eerste instantie onderdeel uit van de straatwand van het Kromhout en vormt daarnaast de derde pleinwand van het Vrieseplein. Bij de architectonische uitwerking van de nieuwbouw dient aansluiting te worden gezocht bij de kenmerken van de oorspronkelijke bebouwing langs het Kromhout en die van het Vrieseplein.

Er dient gebouwd te worden in de voorgevelrooilijn, de structuurbepalende lijn. De bebouwing dient direct tegen de belendende panden te worden gebouwd, rekeninghoudend met eventuele monumentale onderdelen van deze panden, zoals geprofileerde kroonlijsten en dergelijke. Aan de zijde van het binnenterrein geldt dat de nieuwbouw niet mag leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat in de naaste omgeving. In verband met de bereikbaarheid van het binnenterrein vanaf de Cornelis de Wittstraat dient er rekening gehouden te worden met een doorgang met voldoende hoogte en breedte.

De maximale bouwhoogte bedraagt 13 meter. De minimale bouwhoogte bedraagt 10 meter. Het is wenselijk de begane grond een verdiepingshoogte te geven van minimaal 4 meter. Ook is het wenselijk de bovenste bouwlaag te verbijzonderen. Het variëren in bouwhoogte kan bijdragen aan de gewenste verticale geleding van het bouwvolume.

Het karakteristieke pand Cornelis de Wittstraat 14-16 en de monumentale hal met bijbehorende garageboxen (Cornelis de Wittstraat 12) op het binnenterrein zijn in eigendom van de gemeente. Deze panden zijn recentelijk aangewezen als gemeentelijk

monument. Het betrekken van deze panden bij de hotelontwikkeling behoort tot de mogelijkheden.

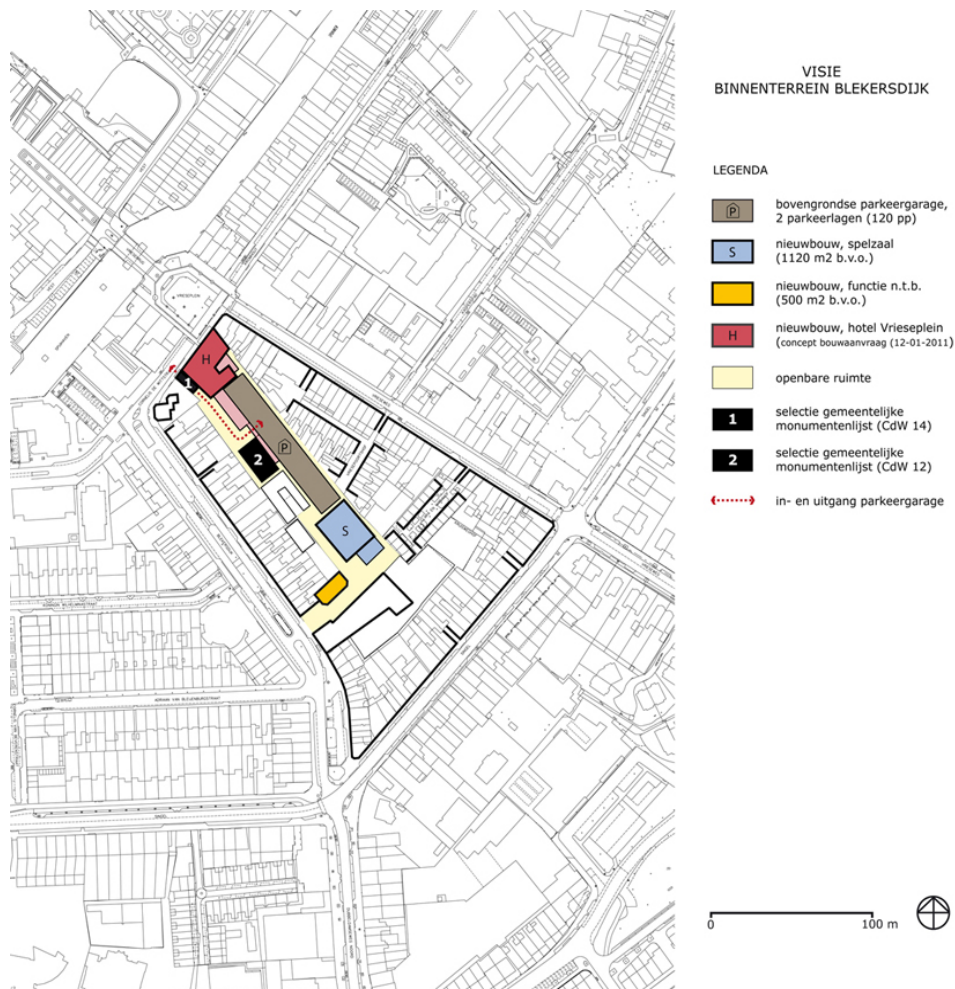
De voorkeur gaat op deze locatie uit naar een hotelfunctie. Een 3-sterrenhotel op deze plek aan de rand van de binnenstad vormt een welkome aanvulling op de (beperkte) hotelfaciliteiten in de stad. Wenselijk is deze hotelfunctie te combineren met ondersteunende functies in de plint, zoals een restaurant. In verband met de parkeerdruk wordt een vergaderfunctie op deze plek afgeraden.

Aangezien er geen sprake is van concrete planvorming is de ontwikkeling gekoppeld aan een planwijziging.

In het bestemmingsplan kan overeenkomstig het geldende bestemmingsplan de bebouwing aan de pleinwand van het Vrieseplein worden opgenomen, evenals een gedeelte van het parkeerdek.

Binnengebied Blekersdijk

In het geldende bestemmingsplan is voor dit gebied een bestemming opgenomen die de bouw van een parkeerdek mogelijk maakt. Dit kan deels worden gehandhaafd, waarbij aan de zijde van de nieuw gebouwde school een deel van de gronden kan worden bestemd voor 'maatschappelijk', zodat voorziene onderdelen als een spelzaal en een kinderdagverblijf kunnen worden gebouwd.



kaartje impressie nieuwe situatie

Uitbreiding Kunstmin

Ruimtelijk liggen er mogelijkheden voor een uitbreiding van de schouwburg. Aan de zijde van het Matena's pad (noord-oostzijde) kan gedacht worden aan een uitbreiding in de rooilijn met kantoorruimte/woningen. Hiermee wordt aangesloten bij de bebouwingsstructuur van de straat. Door ook functies aan deze zijde neer te leggen ontstaat een betere aansluiting op de omgeving (activiteiten richting de omliggende woningen, verbetering sociale veiligheid).

De eerste architectonische verkenningen van een nieuwe toneeltoren tonen een hoogte van ca. 23,5 meter. Het beperkt vergroten van de toneeltoren in hoogte is stedenbouwkundig acceptabel gezien de beperkte invloed op de omgeving. Door de grote afstand tot de Sint Jorisweg en de Singel en de aanwezigheid van grote bomen ontstaan er geen hinderlijke confrontaties met omliggende bebouwing en/of doorbrekingen in zichtlijnen. Privacyaspecten zijn door de gesloten wanden niet aan de orde en de effecten op de bezonning voor omliggende woningen is beperkt.

Belangrijk bij de verbouw/uitbreiding zijn de karakteristieken van de bestaande bebouwing en de uitstraling richting Matena's pad. (diversiteit in de bouwmassa, set-back posities van de hogere bouwdelen e.d.). Door een grotere hoogte zal de toneeltoren nog dominant in het straatbeeld van het Matena's pad aanwezig zijn. Architectonisch zal deze op een goede wijze moeten worden vormgegeven. Vooral omdat de nok slechts 1,5 meter moet worden verhoogd, maar de goot met ca. 6,5 meter. Onderzocht moet worden welke architectonische middelen kunnen worden ingezet om deze hoogte te verkleinen.

Aanbevolen wordt om de herinrichting van de openbare ruimte rondom de schouwburg te betrekken bij de verbouw en uitbreiding van de schouwburg zodat een landschappelijke eenheid ontstaat. De sterke tweedeling asfalt-groen zou moeten worden opgeheven. Om dit te kunnen bereiken zouden bij voorkeur een aantal parkeerplaatsen moeten komen te vervallen.

De verblijfsfunctie van het gebied kan met een nieuwe inrichting sterk worden vergroot. Het handhaven van de monumentale bomen is uitgangspunt. Los van een eventuele herinrichting zal een oplossing moeten worden geboden voor het laad/losverkeer (handhaven op de huidige locatie echter door middel van gebruik van andere materialen ingepast in een landschappelijke setting), parkeerplaatsen en het fietsparkeren. Ruimtelijk heeft het de voorkeur om het Filmhuis te slopen zodat de tuin als geheel om de schouwburg komt te liggen.

Een uitbreiding met kantoorruimte aan de zijde van het Matena's pad past niet binnen het geldende bestemmingsplan. Het vergroten van de toneeltoren hoger dan 22.00 meter past eveneens niet in het geldende bestemmingsplan.

De verhoging van de toneeltoren en de verhoudingsgewijs geringe uitbreiding van het bouwvlak kunnen worden opgenomen met een afwijkingsmogelijkheid.

Parkeergarage Kromhout

De gemeenteraad heeft in juli 2009 ingestemd met de realisatie van een openbare parkeergarage aan het Kromhout. De hiervoor beoogde van Dammelocatie grenst aan de westzijde aan de Spuihaven en aan de oostzijde aan het Kromhout. De noordelijke begrenzing wordt gevormd door het kavel van Kromhout 41. Het rijksmonument aan de Sint Jorisbrug is gesitueerd ten zuiden van de locatie. In het collegeprogramma 2010-2014 is vastgelegd dat in de parkeergarage maximaal 250 openbare parkeerplaatsen en de parkeerplaatsen voor het bovengronds woningprogramma worden gerealiseerd.

Wanneer er een openbare parkeergarage gemaakt wordt, gelden aanvullende randvoorwaarden voor het bovengrondse (woningbouw)programma. Wanneer er geen openbare parkeergarage wordt gerealiseerd, geldt het vigerende bestemmingsplan 'Schil-oost' als basis voor de herontwikkeling.

De aanvullende stedenbouwkundige randvoorwaarden komen op het volgende neer: Bij de herontwikkeling van de locatie moet voor de Van Dammelocatie worden aangesloten bij de karakteristiek van de omgeving. Dit houdt in dat de nieuwbouw langs de Kromhout anders wordt uitgewerkt dan langs de Spuihaven. Langs het Kromhout geldt, dat er gebouwd wordt in aansluiting op de bestaande rooilijn. Er geldt een maximale bebouwingshoogte van 13 meter. Een terugliggende vierde bouwlaag heeft de voorkeur. De aaneengesloten gevel kent een verticale geleding, die is geïnspireerd op de bestaande bebouwing langs het Kromhout. Aan de waterzijde geldt dat er moet worden aangesloten bij het groene, informele karakter van de Spuihaven. Dit kan tot uitdrukking komen in een trapsgewijze opbouw van het bouwvolume aan deze zijde. Een natuurlijke oever, privétuinen direct aan het water, daktuinen op de verdiepingen en een aantal boomgroepen geven de Spuihaven het gewenste karakter. Het industriële relict van de schoorsteen moet op een vanzelfsprekende wijze ruimtelijk ingepast worden in het bouwblok.

De ondergrondse parkeergarage heeft een breedte van ongeveer 29,0 meter. Dit is de maximale breedte van het nieuwe kavel. Op de begane grond dient een zone van 6,0 meter in acht genomen te worden waar niet gebouwd wordt op de parkeergarage. Hier krijgen privétuinen een plek direct aan het water. In de parkeergarage zullen voorzieningen moeten worden getroffen om een groene oever met een natuurlijk talud, beplanting in de tuinen en het planten van meerdere boomgroepen mogelijk te maken. De uitstraling van het rijksmonument aan de Sint Jorisweg is aan de achterzijde, door de aanwezigheid van de bergingen, beperkt. Het streven moet zijn om deze bergingen in het bouwvolume van de nieuwbouw te integreren. De alzijdige uitstraling van het rijksmonument kan dan worden hersteld. De nieuwbouw vindt plaats op gepaste afstand van het rijksmonument en geeft het aanlandingsplein van de Sint Jorisbrug de uitstraling, die past bij de oostelijke entree naar de stad. Het zoveel mogelijk handhaven van de bestaande bomen en/of het toevoegen van nieuwe bomen is uitgangspunt. Het trafohuis dient bij herontwikkeling te worden geïntegreerd in de nieuwbouw.

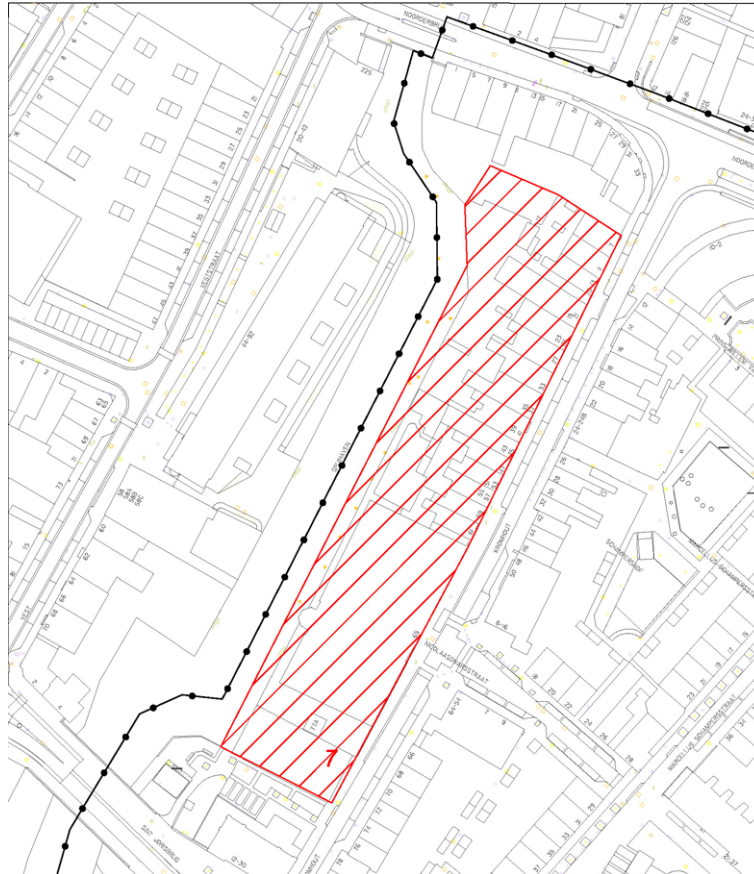
De hoofdroute voor het autoverkeer richting en vanuit de parkeergarage gaat via de Noordendijk. De hoofdroute voor voetgangers tussen parkeergarage en de stad gaat via de Sint Jorisbrug. De belangrijkste in- en uitgang voor voetgangers wordt geïntegreerd in de kop van de nieuwbouw aan de Sint Jorisweg. De overige (nood)uitgangen voor voetgangers komen uit op het Kromhout.

De parkeergarage wordt een belangrijke entreeruimte voor de stad. In dit kader is het van groot belang dat de parkeergarage overzichtelijk en sociaal veilig is en dat men zich er gemakkelijk kan oriënteren. Daglichttoetreding, duidelijke bewegwijzering en een hoog afwerkingsniveau van vloeren, plafonds, kolommen en wanden zijn hierbij van groot belang. De logistieke koppeling tussen de woningen bovengronds en de bijbehorende parkeerplaatsen ondergronds dient op een vanzelfsprekende manier tot stand gebracht te worden. Hetzelfde geldt voor de logistieke koppeling tussen het openbare gebied en het openbare gedeelte van de parkeergarage. De ondergrondse parkeergarage moet voldoen aan het Programma van Eisen, dat door de gemeente is opgesteld.

Als blijkt dat vanwege de ontsluiting van de parkeergarage een groter plangebied dan alleen de "Van Damme-locatie" voor deze ontwikkeling noodzakelijk is, worden aanvullende randvoorwaarden van kracht teneinde het bouwplan te laten passen bij de kenmerken van het beschermd stadsgezicht. Belangrijkste randvoorwaarde daarbij is dat de lengte van het kavel zowel aan de Kromhoutzijde als aan de Spuihaven zijde wordt verdeeld in 3 tot 5 architectonische eenheden (delen van het bouwplan, die architectonisch verschillend worden uitgewerkt). Door middel van deze architectonische differentiatie voegt het plan zich in de karakteristiek van het Kromhout. Aan de Spuihavenzijde kan deze differentiatie ingegeven worden door de inpassing van de schoorsteen en de grote bomen. Het handhaven van een rij bestaande woningen aan het Kromhout draagt ook bij aan de gewenste differentiatie. De bestaande woningen aan de Noordendijk mogen geen onevenredige hinder ondervinden van het bouwplan.

Aangezien er geen sprake is van concrete planvorming is de ontwikkeling gekoppeld aan een planwijziging.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de bouw van woningen c.a. aan het Kromhout in dit bestemmingsplan is opgenomen overeenkomstig de regeling in het bestemmingsplan "Schil-oost".



kaartje gebied wijzigingsbevoegdheid parkeergarage Kromhout

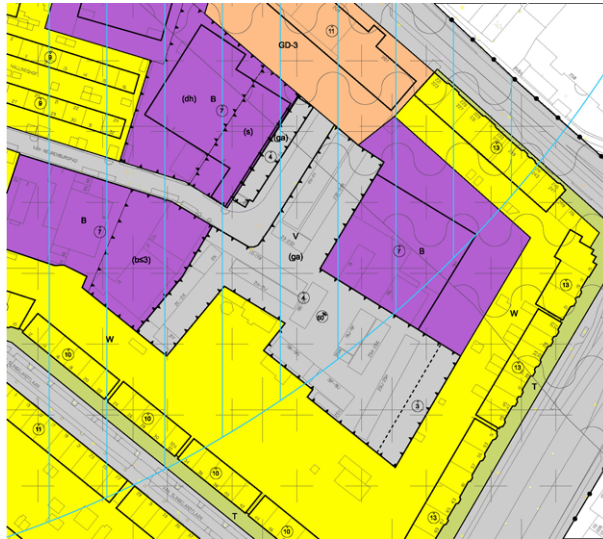
Bedrijfsgebied Van Neurenburgpad

De bedrijfsbestemming in dit gebied (bedrijven uit categorieën 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn toelaatbaar) kan worden gehandhaafd. Met maatbestemmingen kunnen de detailhandel e.d. worden geregeld. Dit kan op dezelfde wijze als in het geldende bestemmingsplan.

De garageboxen kunnen eveneens een bestemming "bedrijf" krijgen. Na sloop van de huidige boxen kan een bedrijfsontwikkeling plaatsvinden. De hoeveelheid bebouwing kan met een bebouwingspercentage worden geregeld. Rooilijn aan de buitenzijde (naar de omliggende woningen) blijven op de huidige plaatsen liggen. De maximale hoogtemaat blijft gelijk aan die van de garageboxen, i.c. 3 m. Er dient wel een mogelijkheid te worden opgenomen om de bouwhoogte via een afwijking te kunnen verhogen naar 7 m om deze daarbij gelijk te brengen met de toegelaten hoogte bij de al bestaande bedrijfsbebouwing. Van deze mogelijkheid kan gebruik worden gemaakt indien dit nodig is voor een goede bedrijfsvoering en overigens niet tot problemen leidt.

Uitdrukkelijk is geregeld dat ter plaatse van de detailhandel aan het Van Neurenburgpad de verkoop van consumentenvuurwerk is toegestaan. Zodra deze ophoudt te bestaan en een andere functie wordt gevestigd, is een nieuw verkooppunt van vuurwerk niet meer toegestaan (zgn. uitsterfregeling).

Groothandel in vuurwerk is binnen de bedrijfsbestemming niet toegestaan



kaartje bestemmingen gebied Van Neurenburgpad

Bavickschool/Johan de Witt (IHP)

In het kader van de uitvoering van het IHP vinden bij deze scholen wijzigingen plaats. Het geldende bestemmingsplan "Schil-oost" biedt daarvoor al ruime kaders; deze kunnen in het nieuwe bestemmingsplan worden gehandhaafd, waarbij tevens de bouw van een gymzaal mogelijk wordt gemaakt.

Brandweer Oranjepark, Leger des Heils Kromhout, Grote Rivieren Kromhout, Jeugdzorg Kromhout

Deze panden kunnen in het bestemmingsplan worden opgenomen overeenkomstig de huidige regeling in het bestemmingsplan Schil-oost. Omdat het onzeker is of deze functies binnen de planperiode ter plaatse gehandhaafd blijven, is het gewenst een wijzigingsbevoegdheid op te nemen. Zo kan bij het beëindigen van de huidige functie worden gewijzigd in de bestemming 'Gemengd-3'.

Bij het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid kan maximaal worden uitgegaan van de bestaande rooilijnen en hoogtematen.

Om te komen tot een acceptabele invulling van deze locaties binnen het beschermd stadsgezicht worden door de gemeente vooraf (stedenbouwkundige) randvoorwaarden geformuleerd. Herstel van de kenmerken van het 19de eeuwse stadsweefsel staat daarbij centraal. In het geval van sloop/nieuwbouw gelden in ieder geval de volgende randvoorwaarden: kleinschalig, bouwen in de rooilijn, zorgvuldige aansluiting op belendende panden, verticale geleding, verticaal gerichte ramen en kleur- en materiaalgebruik passend bij de omgeving.

Voor alle situaties geldt dat er geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat in de naaste omgeving mag plaatsvinden. Aspecten als voorkomen van verkeer- en parkeeroverlast, daglichttoetreding, bezonning, dienen hierbij aan de orde te komen.

Voor het overige wordt vermeld dat wanneer bij een wijzigingsbevoegdheid geluidsgevoelige functies worden gevestigd vooraf een akoestisch onderzoek nodig is, waarbij wordt aangetoond dat de geluidsbelasting niet meer bedraagt dan 58 dB (boven de voorkeursgrenswaarde dienen hogere waarden te worden vastgesteld en dient te worden voldaan het hogere grenswaarde-beleid).

HOOFDSTUK 4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nota Ruimte

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

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

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

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

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

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

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

De Nota Ruimte wordt vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Bij schrijven deze toelichting lag het ontwerp van de Structuurvisie voor iedereen ter inzage. Eén van de belangrijkste beleidsdoelen is een gezonde en veilige leefomgeving als basisvoorwaarde voor burgers en ondernemers. Dit wordt vooral vertaald in het verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water), bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Om toekomstige kosten en maatschappelijke schade te voorkomen, moeten bij ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen de milieueffecten worden afgewogen.

4.1.2 Amvb Ruimte

De nationale ruimtelijke belangen worden geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Amvb Ruimte) dat waarschijnlijk met ingang van 1 oktober 2011 in werking zal treden. De minister is voornemens om die Amvb te wijzigen ter behartiging van enkele nationale belangen uit de (ontwerp) Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Die aanvulling op de Amvb Ruimte ligt naast de ontwerp structuurvisie ter visie. In de Amvb Ruimte wordt ingezet op nationale regels met betrekking tot onder andere zuinig ruimtegebruik, bescherming van kwetsbare gebieden en bescherming van het land tegen overstroming en wateroverlast. Doel is om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Bestemmingsplannen moeten voldoen aan deze algemene regels.

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

4.1.3 Beschermd Stadsgezicht

Door de toenmalige ministers van WVC en VROM is bij besluit van 28 juli 1988 de historische binnenstad aangewezen als Beschermd Stadsgezicht. In dit plangebied zijn ook enkele delen van de Schil betrokken.

Voor andere delen van de Schil is sedert 2001 een aanwijzing in voorbereiding. De uitbreiding van het beschermd stadsgezicht betekent een wettelijke verplichting tot een beschermend bestemmingsplan met respect voor de cultuurhistorie en de historisch gegroeide stedenbouwkundige structuur van de betreffende delen. De basis van het beschermd stadsgezicht in de Schil wordt gevormd door de eeuwenoude hoofdstructuur van concentrische ringen en radialen en de hoogwaardige bebouwing die zich eind 19e eeuw langs deze hoofdstructuur ontwikkelde. De diverse voorbeelden van hofjes op de binnenterreinen, het laat 19e-eeuwse stadspark Merwestein en de aangrenzende villaparkstructuren, de Singel als gave, 19e eeuwse verbindingsas en het hoefijzervormig ensemble rond de villa Rozenhof zijn eveneens zeer waardevolle elementen van het beschermd stadsgezicht.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Structuurvisie Visie op Zuid-Holland

Met de Nota Ruimte en de Wet ruimtelijke ordening heeft het Rijk verantwoordelijkheden en bevoegdheden gedecentraliseerd naar provincies en gemeenten. In dit speelveld neemt de provincie de verantwoordelijkheid voor aansturing op ruimtelijke kwaliteit en samenhang van projecten en programma's met provinciale betekenis (regisseursrol). De provincie zal niet voor alle provinciale belangen een leidende rol nemen in de uitvoering. De provincie wil een actieve rol spelen in de uitvoering van beleid. De provincie eigent zich alleen een regisseursrol toe als zij van mening is dat deze rol niet gedelegeerd kan worden naar andere overheden, of als zij een eigen verantwoordelijkheid heeft, die voortvloeit uit provinciale belangen. De schaal van de provincie maakt haar bij uitstek geschikt om veel partijen op gemeentelijk en (boven)regionaal niveau te verbinden.

Provinciale Staten van Zuid-Holland stelden op 2 juli 2010 de Provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vast. In de Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De Structuurvisie geeft een visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie en een doorkijk naar 2040. De nieuwe integrale Structuurvisie voor de ruimtelijke ordening komt in de plaats van de vier streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte.

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

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

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

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

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

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

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

In de Structuurvisie is op de functiekaart de Schil opgenomen als Stads- en dorpsgebied. Tevens is de aanduiding 'bovenregionaal centrum' aangegeven. Op de zogenaamde kwaliteitskaart staat het gebied aangegeven als 'Stedelijk netwerk'.

In de Verordening Ruimte is voor functies als kantoren en detailhandel bepaald dat deze alleen in bestemmingsplannen mogen worden opgenomen indien deze liggen binnen de invloedssfeer van haltes van het Zuidvleugelnet (voor wat betreft kantoren), dan wel wanneer deze liggen binnen de bestaande winkelconcentraties in de centra van steden (voor wat betreft detailhandel). Het plangebied Schil voldoet aan beide voorwaarden.

4.2.2 Verordening Ruimte

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

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

In de Verordening krijgen ook aspecten als de molenbiotoop en de landgoedbiotoop de aandacht.

Het plangebied valt binnen de aangegeven bebouwingscontouren, de molenbiotoop is in het plan opgenomen en Park Merwestein als landgoedbiotoop behoeft geen nadere regeling omdat er geen nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden.

Het bestemmingsplan 'Schil' is hierdoor in overeenstemming met de Verordening Ruimte.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Structuurvisie 2020

In de Structuurvisie Dordrecht 2020, vastgesteld op 7 april 2009, is de Schil omschreven als onderdeel van het leefmilieu 'Centrum'. Dit milieu kenmerkt zich door veel functiemenging, een hoog voorzieningenniveau en een afwisselende bebouwing met ruimte voor kantoren. Op stadsniveau ligt er een opgave om ook de kenniseconomie te versterken, bijvoorbeeld door het uitbreiden van het HBO in het centrummilieu.

Het NS station Dordrecht is onderdeel van het Stedenbaanproject. Verdichting rondom het station wordt vanuit dat oogpunt gestimuleerd. Immers, hoe meer mensen wonen en werken bij stations, des te groter is het aantal passagiers en des te hoger kunnen de frequenties van de treinen zijn. Hoe deze verdichting het beste kan worden vormgegeven is een nader onderzoekopgave.

De Johan de Wittstraat wordt in de Structuurvisie beschreven als 'de rode loper naar de binnenstad'. Hier dient speciale aandacht te zijn voor een prettige openbare ruimte. Op de hoek van de Johan de Wittstraat / Spuiboulevard is met een ster een 'nieuwe trekker voor de binnenstad' aangegeven. Met het oog op de toekomst zal de versterking van de binnenstad vragen om nieuwe investeringen.

In de Structuurvisie is tevens een hoog dynamische verbinding van het Maasterras over de Achterhakkers naar de binnenstad voorzien. De Structuurvisie doet tot slot ook een uitspraak over de maximale bebouwingshoogte in Schil-West. De maximale hoogte kan op enkele plekken 50 meter gaan worden.

4.3.2 Wonen

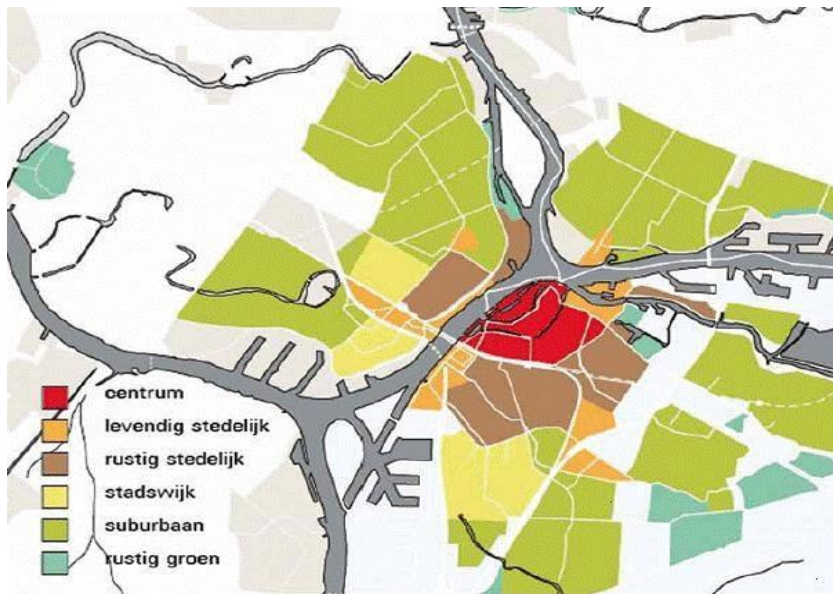
Woonvisie Drechtsteden 2010-2020

Het motto van de Drechtsteden hebben in de nota "Spetterend wonen in de Drechtsteden 2" is:

- Kwaliteit verbeteren
- Toevoegen wat ontbreekt
- Nú doen wat nú moet

In de nieuwe woonvisie hebben de Drechtsteden afgesproken om de kwaliteit van wonen in de regio nog meer te verbeteren. Dit willen ze onder andere doen door het realiseren van aantrekkelijke woonmilieus en het kwalitatief verbeteren van het woningaanbod. Alle nieuwe woningen die worden gebouwd moeten bijdragen aan de verbetering van de kwaliteit. Concreet betekent dit meer woningen voor de hogere inkomensgroepen en meer woningen geschikt voor ouderen. Naast nieuwbouw wordt de aandacht meer gericht op de bestaande woningen en de bestaande wijken.

In de regionale Woonvisie is het gebied benoemd als stadswijk. De hoofdfunctie is wonen. De gemeente heeft de ambitie om 400 à 500 grondgebonden woningen en 300 à 400 appartementen in het stadswijkmilieu toe te voegen.



De Schil wordt gezien als onderdeel van het leefmilieu 'Centrum' en wordt gekenmerkt door een grote diversiteit aan woningen voor wat betreft vorm en prijsklasse. De gevarieerde woningvoorraad gaat gepaard met een diverse bevolkingssamenstelling, waarbij het hoge voorzieningenniveau vooral aantrekkingskracht heeft op jongere en oudere huishoudens.

De twee centrale doelstellingen uit de Woonvisie Drechtsteden 2010-2020 zijn een hogere kwaliteit van woningen en meer differentiatie in woonmilieus. Hier is een taak voor de Schil weggelegd om het centrumstedelijke milieu te versterken door het toevoegen van levensloopbestendige luxe appartementen en stadswoningen binnen een hoge dichtheid en intensiteit.

4.3.3 Werken en voorzieningen

Het gebied Schil-West heeft met 150.000 vierkante meter aan kantoren een belangrijke positie in het functioneren van de regionale kantorenmarkt. De locatie is dan ook opgenomen in de Regionale Kantorenstrategie Drechtsteden (2007). Gezien het grote regionale aandeel kantoren in het gebied, zijn structurele ingrepen in het gebied van invloed op het functioneren van de regionale kantorenmarkt.

De kantoren zijn vooral gevestigd langs de randen van Schil-West (Spuiboulevard, Johan de Wittstraat en de Burgemeester de Raadsingel). De meer grootschalige, veelal single tenant, aan de Spuiboulevard dateren uit de jaren '70 en '80. Aan de Burgemeester de Raadsingel zijn meerdere kleinere kantoorvilla's terug te vinden. De kantoren in Schil-West zijn onder te verdelen in een aantal clusters van gebruikers. De gemeentelijke diensten zijn een grote speler met circa 15.000 vierkante meter. Daarnaast is er met 25.000 vierkante meter een fors aandeel van publieke uitvoeringsorganisaties (UWV, Belastingdienst, etc.) in het gebied gevestigd. De overige 125.000 m² bestaat voornamelijk uit commerciële dienstverlening.

Op basis van het type kantoren, de gebruikers en de locatie factoren kan gebied Schil-West worden gerekend tot kantorenmilieu "Stedelijk centrum". Het gebied is centraal gelegen tegen de binnenstad van Dordrecht. Met de aanwezigheid van voorzieningen beschikt het gebied over voldoende parkeergelegenheid en is door station Dordrecht centraal goed met het openbaar vervoer te bereiken. Daarbij is Schil-West goed bereikbaar vanaf de snelweg A16. Enkele uitzonderingen daar gelaten zijn de kantoorpanden overwegend middelgroot, waarbij meerdere gebruikers ieder een deel van het totale gebouw huren. Het gebied voldoet daarmee in de basis aan alle vestigingsvoorwaarden en leent zich bij uitstek voor vestiging van meerdere kleinere gebruikers op de lokale en regionale markt. Daarnaast ligt de gemiddelde huurprijs ten

opzichte van het landelijke gemiddelde ten opzichte van de concurrerende steden en de regio's laag. Een verkenning in januari 2010 toont aan dat ongeveer 23% (circa 35.000 m²) van de beschikbare kantoorruimte te huur dan wel te koop staat. Dit percentage is landelijk bovengemiddeld en ruim boven de gebruikelijke en wenselijke frictieleeftijd van 5 tot 7%.

Omdat voor een goed functionerende kantorenmarkt structurele leegstand ongewenst is, is in aansluiting op die constatering een aanpak op objectniveau noodzakelijk, zoals verwoord in de Regionale Kantorenstrategie Drechtsteden. De aanpak dient op objectniveau plaats te vinden omdat ieder pand andere kenmerken en randvoorwaarden heeft.

Het Actieprogramma horeca uit 2007 biedt de mogelijkheid om naast de voorgestane concentratie in de binnenstad, ook schakelpunten aan te wijzen waar horecavestiging mogelijk is. Voor Schil zijn dit de gebieden rondom de bruggen over de Spuihaven. Bij de verbouwplannen voor het postkantoor aan de Johan de Wittstraat is een mogelijke vestiging van horeca op deze locatie positief beoordeeld door de gemeente.

In de Structuurvisie Detailhandel en Horeca uit 2002 staat de binnenstad van Dordrecht bovenaan de regionale voorzieningen piramide. Topprioriteit is dan ook het blijven versterken van de binnenstad. De Schil biedt kansen voor ontwikkelingen welke gezien hun omvang niet in de binnenstad passen. In het actieprogramma binnenstad zijn de straten met voorzieningen in de Schil, zoals de Spuiweg, niet getypeerd als een A-locatie voor winkelvestiging, maar als een gemengde aanloopstraat.

Naast de grootschalige clusters van voorzieningen op het Leerpark en bij de Sportboulevard, zijn er ook mogelijkheden voor het vestigen van voorzieningen op een lager schaalniveau gericht op de ondersteuning van de binnenstad. Dit kan bijvoorbeeld uitwerking krijgen in de ondersteuning, vestiging en uitbreiding van de hogere onderwijsinstellingen.

Bestaande bedrijven kunnen, voorzover er geen milieuproblemen zijn, worden ingepast.

HOOFDSTUK 5 Omgevingsaspecten

5.1 Archeologie en cultuurhistorie

5.1.1 Regelgeving en beleid

Wet op de archeologische monumentenzorg

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

Het belangrijkste doel van de wet is de bescherming van archeologische waarden op de oorspronkelijke plek, dus in de bodem zelf (in situ). De bodem biedt doorgaans de beste garantie 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 archeologieverstorende bodemingrepen betaalt voor het onderzoek van de archeologische waarden.

Besluit ruimtelijke ordening

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

Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland

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

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

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

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

Gemeentelijk beleid archeologie

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

In 2009 is de archeologische verwachtingskaart voor de gemeente Dordrecht opgesteld. De kaart is een detaillering en uitwerking van de kaarten die op nationale en provinciale schaal beschikbaar zijn. Op het gemeentelijk grondgebied varieert de verwachting van laag tot zeer hoog. In het bij de kaart behorende rapport "Stad en Slib: het archeologisch potentieel van het Eiland van Dordrecht in kaart gebracht" is de onderbouwing voor de hoogte van de verwachting verwoord. In de Erfgoedverordening Dordrecht (2010) zijn aan de archeologische verwachtingen verschillende voorwaarden en vrijstellingen verbonden. Deze voorwaarden en vrijstellingen worden uiteindelijk in de nieuwe bestemmingsplannen opgenomen.

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

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

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

Beschermd stadsgezicht

Sinds 2001 is de aanwijzing van een deel van de negentiende-eeuwse schil tot beschermd stadsgezicht in voorbereiding. Kleine stukken van de schil zijn al beschermd, omdat ze bij de aanwijzing van de binnenstad tot beschermd stadsgezicht zijn meegenomen.

De bescherming richt zich op het behoud en de ontwikkeling van de historische stedenbouwkundige structuur bestaande uit (water)wegen, groen en bebouwingsbeeld. De aanwijzing is een uitnodiging om deze historische structuur als uitgangspunt te nemen bij herontwikkeling van bebouwing of herinrichting van de openbare ruimte.

Een belangrijke kwaliteitsdrager van de historische structuur is de Singel, die dwars door de gehele schil loopt. Per deel verschilt het karakter enigszins van groen met villa's (Samuel van Hoogstraten, ter hoogte van het Park Merwestein) naar minder groen met rijtjeshuizen en blokken herenhuizen (Albert Cuyp, Nicolaas Maes en Ferdinand Bol). De Singel is echter een belangrijk bindend element, waarvan de waarde nog kan worden verhoogd door een eenduidiger inrichting.

Naast de Singel zijn de radiale verbindingen met de binnenstad van groot belang: Noordendijk, Sint Jorisweg, Vrieseweg, Blekersdijk, Johan de Wittstraat, Spuiweg, Sluisweg en Achterhakkers. Belangrijke historische routes als Spuiweg, Vrieseweg en Sint Jorisweg hebben overwegend aaneengesloten bebouwing.

De ontwikkelingsgeschiedenis van de negentiende-eeuwse schil laat een grote diversiteit aan functies zien. Het betreft bedrijfsmatige functies die in de binnenstad uit hun jasje zijn gegroeid, maar ook (in de negentiende eeuw) nieuwe functies die samenhangen met vrijetijdsbesteding, scholing en sociale en medische zorg.

De functionele diversiteit draagt in belangrijke mate bij aan het karakter van de schil.

Beschermde monumenten

Inmiddels is in de Schil een groot aantal gebouwen en complexen beschermd als monument. Het betreft voor een groot deel woningen, maar ook andere gebouwen zoals bedrijfsgebouwen, scholen en kerken. Functieverlies door bijvoorbeeld ontkerkelijking of hergroepering van onderwijsinstellingen zorgt op een bepaald moment voor een herbestemmingsopgave.

Herbestemming heeft niet alleen een duurzame component, maar ook een positieve economische component. Deze is echter lastig in geld uit te drukken. De stad behoudt door haar interessante gebouwen te bewaren haar boeiende diverse karakter en de functies die in bijzondere gebouwen zijn gevestigd hebben meer identiteit en trekken meer aandacht.

Niet alle oudere gebouwen en structuren in de schil zijn beschermd. Dit zegt niet dat ze niet waardevol zijn. Het kan zijn dat door wijzigingen het beeld van een gebouw of een gebied is verstoord, maar in essentie of onderdelen nog wel aanwezig is.

Ook zijn niet alle gebouwen van binnen bekeken en is het goed mogelijk dat achter vernieuwde gevels nog cultuurhistorisch waardevolle interieurs of andere sporen aanwezig zijn. Voordat een beslissing tot sloop wordt genomen dient hiernaar onderzoek te hebben plaatsgevonden zodat de cultuurhistorische waarde of het ontbreken daarvan kan worden meegewogen bij de sloopbeslissing.

5.1.2 Onderzoek

Beschermde stadsgezicht

In de procedure tot aanwijzing van een deel van het gebied tot Beschermde stadsgezicht is het gebied nader beschouwd.

Archeologie

Op de archeologische verwachtingskaart (2009) ligt vrijwel de gehele Schil in het uitgebreide komlei-op-veengebied van het afgedekte middeleeuwse landschap van de Groote Waard van vóór 1421. Ter hoogte van de Rozenhof wordt de rand van de noordelijke oeverzone van de rivier de Dubbel verwacht. Over de loop van de rivier de Thuredrith, de naamgever van de stad Dordrecht, is al eeuwenlang discussie. Tot nu is deze rivier buiten de stad Dordrecht nog niet door onderzoek vastgesteld. Vermoed wordt dat het huidige wegtracé Blekersdijk - Dubbeldamseweg de loop van een oude rivier, mogelijk de Thuredrith volgt.

De verdrongen dorpen van de Groote Waard hebben op de oevers van de genoemde rivieren gelegen. Gezien de directe nabijheid van de stad Dordrecht is de kans dat er een verdrongen dorp binnen de 19e eeuwse Schil ligt erg klein. In het gebied worden vooral archeologische sporen van stadsafval (in en nabij de Spuihaven) verwacht en sporen van middeleeuwse ontginning, infrastructuur en landgebruik, zoals sloten, mestkuilen, akkers en duikers.

Uit archeologisch onderzoek op het Eiland van Dordrecht is bekend dat in de komlei-op-veengebieden het afdekkende Merwededek minimaal 100 cm dik is. Gemiddeld ligt in deze gebieden het verdrongen middeleeuwse landschap op een diepte tussen 150 en 200 cm beneden maaiveld.

De 19e eeuwse schil ligt in z'n geheel in de in 1603 ontstane Oud Dubbeldamse polder. Terwijl de 17e eeuwse infrastructuur tot nu toe relatief goed bewaard is gebleven, heeft veel van de bebouwing uit de begintijd vooral vanaf sinds circa 1850 plaats gemaakt voor nieuwbouw. In de top van het Merwededek en direct onder het maaiveld kunnen

zich nog resten bevinden van de oorspronkelijke 17 tot 19e eeuwse bebouwing. In de schil hebben een groot aantal stadsvilla's gestaan, meestal gebouwd in het tweede kwart van de 19e eeuw en verdwenen in de loop van de 20e eeuw. Van de vele eind 19e eeuwse hofjes, die ook kenmerkend waren voor de schil, zijn in de loop van de 20e eeuw de meeste verdwenen. Resten en funderingen van deze verdwenen bebouwing kunnen boven in de ondergrond aanwezig zijn.

Voor de gehele 19e eeuwse schil geldt een middelhoge archeologische verwachting voor sporen uit de middeleeuwen en de Nieuwe tijd, voor oudere periodes is deze verwachting laag.

Aan een middelhoge archeologische verwachting is een onderzoeksplicht verbonden.

5.1.3 Conclusie

Beschermd stadsgezicht

De in voorbereiding zijnde aanwijzing tot beschermd stadsgezicht leidt naar verwachting in de loop van 2011 tot besluitvorming. Gelet hierop worden die onderdelen in dit bestemmingsplan opgenomen met de regeling voor beschermd stadsgezicht.

Omdat er nog geen sprake is van een formele aanwijzing en daarmee niet van een van rechtswege vereiste vergunning voor het slopen, is dit afzonderlijk in dit bestemmingsplan opgenomen.

Archeologie

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

Voor aanvang van grondwerkzaamheden dient dan ook 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 100 cm beneden maaiveld
- heipalen tot een maximum van 5% van het daadwerkelijk te bebouwen gebied oppervlak.

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.

5.2 Bedrijven en milieuzonering

5.2.1 Regelgeving en beleid

In verband met de voorgenomen ontwikkeling dient rekening te worden gehouden met eventuele milieuhinder door omliggende bedrijven. Uitgangspunt daarbij is dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke functies wordt milieuzonering toegepast. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de VNG-publicatie *Bedrijven en Milieuzonering* (editie 2009). Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

5.2.2 Onderzoek

In de bestemmingsplannen Schil-West en Schil-oost zijn uitsluitend bedrijfsactiviteiten in de categorieën 1 en 2 toegestaan en in de praktijk bevinden de aanwezige bedrijfsactiviteiten zich ook in die categorieën, behoudens de volgende uitzonderingen:

- het aannemersbedrijf met timmerwerkplaats aan de Vrieseweg (categorie 3)
- groothandel in tropische vissen in het Van Neurenburgpad (categorie 3).

5.2.3 Conclusie

Er doen zich geen wijzigingen voor ten opzichte van de geldende bestemmingsplannen: uitgangspunt is de toelaatbaarheid van bedrijven in categorie 1 en 2 en er is een uitzondering voor het aannemersbedrijf met timmerwerkplaats aan de Vrieseweg en voor de groothandel in tropische vissen in het Van Neurenburgpad, beide in categorie 3. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten is een groothandel in vuurwerk geschrapt. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat Bevi-bedrijven en bedrijfsactiviteiten als bedoeld in artikel 41 lid 3 Wet geluidhinder juncto artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht niet zijn toegestaan.

5.3 Bodemkwaliteit

5.3.1 Regelgeving en beleid

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

Bodemkwaliteitskaart Dordrecht

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

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

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

5.3.2 Onderzoek

Er is in hoofdzaak sprake van een bestaand gebied waarbij zich geen ontwikkelingen voordoen die in het kader van dit bestemmingsplan moeten leiden tot nader onderzoek. De voorziene bouwplanontwikkeling aan de Johan de Wittstraat betreft met name de verbouwing van een bestaand gebouw. Volstaan kan worden met het verstrekken van informatie over de bodemkwaliteit bij het indienen van de aanvraag om omgevingsvergunning.

Bij de overige ontwikkelingen komen deze aspecten aan de orde bij de procedure tot planwijziging, dan wel de dan aan te vragen omgevingsvergunning.

5.3.3 Conclusie

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

5.4 Duurzaamheid

5.4.1 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.

5.4.2 Onderzoek

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

In de Visie is verwoord dat onderwerpen als groene daken en andere duurzaamheidsoplossingen als warmte-koude opslag zullen worden gestimuleerd.

5.4.3 Conclusie

Bij (vooral) nieuwe ontwikkelingen zal aandacht moeten zijn voor het aspect duurzaamheid. Via de toetsing van de aanvraag om omgevingsvergunning zal dit nadere aandacht verkrijgen.

5.5 Externe veiligheid

5.5.1 Regelgeving en beleid

Besluit externe veiligheid inrichtingen

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

Besluit externe veiligheid buisleidingen

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

Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

In de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen geeft het Rijk hun beleid aan over de afweging tussen veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving. 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 motivatieplicht (bij overschrijdingen van de oriënterende waarde) inhoud te geven de CHAMP-benadering ontwikkeld. CHAMP is een acroniem voor: Communicatie, Horizon, Anticipatie, Motivatie en Preparatie. Eerder genoemde toetsingskader is een aanvulling op en in sommige gevallen een invulling van de CHAMP plicht. Het De voorgenomen ontwikkeling wordt met behulp van de CHAMP methodiek tegen het licht gehouden.

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. Opgrond van deze besluiten zijn gemeenten verplicht tot het doen van een groepsrisicoverantwoording. De verantwoording van het groepsrisico vindt plaats aan de hand van het gemeentelijk risicobeleid zoals is opgenomen in het Toetsingskader Externe Veiligheid. Hierin wordt aandacht besteed aan het plaatsgebonden risico, het groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten.

Binnen de EV worden twee normstellingen gehanteerd:

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

Het Groepsrisico (GR) stelt beperkingen aan de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlidensrisico op een bepaalde plaats. Bij plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een transportroute overlidde als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op deze transportroute, er

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

Groepsrisico

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

Hoe meer personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico kan worden 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. Het groepsrisico is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico een oriënterende waarde.

Ter bepaling van de 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico en de hoogte van het groepsrisico zijn in juni 2007 op basis van de beleidsvrije prognose 2007 risicostudies uitgevoerd. (Arcadis Externe veiligheid spoor rapportnummer 141223/000538).

5.5.2 Onderzoek

In het plangebied bevinden zich de volgende risicobronnen.

- Spoorweg Dordrecht – Lage Zwaluwe
- De Oude Maas
- Het emplacement Dordrecht

Direct buiten het plangebied is de spoorweg Dordrecht Geldermalsen als potentiële risicobron aan te merken.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Gevaarlijke stoffen kunnen worden vervoerd over de weg, het spoor, het water of door buisleidingen.

Oude Maas

Vervoer van gevaarlijke stoffen per schip vindt plaats over de Oude Maas. In bijlage 5 van de circulaire vervoer gevaarlijke stoffen is de Oude Maas (Vanaf de Dordtse Kil richting de Beneden Merwede) aangegeven als Zwarte Vaarweg (vaarweg waar uitsluitend vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt met binnenvaartschepen). In de circulaire zijn de volgende transportgegevens vermeld:

Omschrijving vaarweg	Aantal schepen per jaar						
	LF1 (Brandbare vloeistoffen)	LF2 (Zeer brandbare vloeistoffen)	LT1 (toxische vloeistoffen)	LT2 (toxische vloeistoffen)	GF2 (brandbare gassen)	GF3 (brandbare gassen)	GT3 (toxische gassen)
Oude Maas	9882	13958	146	0	0	2135	196

Tabel 1: Transportcijfers vaarwegen (bron bijlage 5 circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen)

Berekeningsresultaten

Uit de eindrapportage Basisnet water (Juni 2008) blijkt dat de plaatsgebonden risicocontour PR 10^{-6} als gevolg van dit vervoer op de rivieren zelf ligt. Het plan maakt het niet mogelijk om (beperkt) kwetsbare functies in de rivier te realiseren. Hiermee

wordt, kijkend naar het plaatsgebonden risico, voldaan aan de eisen die de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen stelt.

In het eindrapport Basisnet water is tevens gekeken naar het groepsrisico. Uit deze rapportage kan het volgende worden geconcludeerd:

- nu (2011) en in de toekomst (2030) is er geen sprake van overschrijdingen van het groepsrisico ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen op de rivier
- er zijn hoge bevolkingsdichtheden mogelijk voordat er sprake is van een Gr groter dan 0,1 maal de orientatiewaarde. (1500 personen per ha (dubbelzijdig) of 2250 personen (enkelzijdig))

Het bestemmingsplan Schil is conserverend van aard en maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Dit rechtvaardigt de conclusie dat er geen sprake is van het optreden van een groepsrisico als gevolg van de activiteiten in het plangebied.

Buisleidingen

In, en in de directe nabijheid van het plangebied liggen geen leidingen die in het kader van het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen voor regeling in het bestemmingsplan in aanmerking komen

Spoorweg Dordrecht Lage Zwaluwe

De spoorweg Dordrecht-Lage Zwaluwe bevindt zich aan de zuidzijde van het plangebied. Dit tracé vormt een van de belangrijke ontsluitingen van de Rotterdamse haven (richting Antwerpen en Zuid-Oost Nederland) en dient tevens als aanvoerroute van de Betuweroute voor LPG transporten tussen de haven van Vlissingen en Duitsland. Over dit tracé worden dan ook zeer veel gevaarlijke stoffen getransporteerd. De vervoerscijfers zijn opgenomen in tabel 2.

De eerstelijns bebouwing is gebouwd in de periode 1900 tot 1999. Deze situatie is in 1999 vastgelegd in het bestemmingsplan Schil West. Ten behoeve van dit bestemmingsplan is toen der tijd een risicoanalyse uitgevoerd waaruit bleek dat de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico op de spoorbaan was gelegen.

Hoofdcategorie	Stof cat	Voorbeeldstof	Totaal
Brandbaar gas	A	Propaan	13780
Toxisch gas	B2	Ammoniak	10620
Zeer toxisch gas	B3	Chloor	
Zeer brandbare vloeistof	C3	hexaan	18840
Toxische vloeistof	D3	acrylnitril	7210
Zeer Toxische vloeistof	D4	Fluor waterstof	1440

Tabel 2: Transportcijfers spoor Dordrecht Lage Zwaluwe (bron: marktverwachting voor 2020 (PRORAIL 2007))

Berekeningsresultaten

Plaatsgebonden risico: Het bestemmingsplan Schil is gelegen in de kilometervakken 1 (gedeeltelijk) 9 en 10 zoals die zijn gedefinieerd in het toetsingskader externe veiligheid (opgesteld met de ministeries van V&W, VROM de Provincie Zuid Holland en de gemeente Dordrecht 2005). Aan de hand van deze kilometer indeling zijn ter bepaling van de 10-6 contour van het plaatsgebonden risico en de hoogte van het groepsrisico in juni 2007 op basis van de beleidsvrije prognose 2007 risicostudies uitgevoerd. (Arcadis Externe veiligheid spoor rapportnummer 141223/000538).

Uit genoemde studie blijkt dat de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico is gelegen op 76 meter uit het hart van het spoor in kilometervak 1 en 84 meter in de vakken 9 en 10.

Op basis van de vervoersprognose voor 2020 is de volledig eerstelijns bebouwing momenteel binnen de Pr 10-6 contour gelegen. Opgrond van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is in deze situatie sprake van een bestaande situatie, hierbij wordt getoetst aan de 10-5 contour voor het plaatsgebonden risico. Deze is op de spoorbaan gelegen.

Groepsrisico: Op basis van de risicoanalyse kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een grote overschrijding van het groepsrisico variërend van 51 maal de OW in kilometervak 1, 42 maal de OW in kilometervak 10 tot 53 maal de OW in kilometervak 9.

Spoorweg Dordrecht Geldermalsen

De spoorweg Dordrecht-Geldermalsen bevindt op 60 tot 300 meter vanaf Zuid-Oost grens van het plangebied. Via dit spoortracé wordt de vestiging van Dupont aan de Baanhoekweg in Dordrecht bevoorrad. Het gaat hierbij voornamelijk om het transport van brandbare en toxische vloeistoffen.

Hoofdcategorie	Stof cat	Voorbeeldstof	Totaal
Brandbaar gas	A	Propana	22
Toxisch gas	B2	Ammoniak	0
Zeer toxisch gas	B3	Chloor	0
Zeer brandbare vloeistof	C3	hexaan	2650
Toxische vloeistof	D3	acrylnitril	38
Zeer Toxische vloeistof	D4	Fluor waterstof	550

Tabel 2: Transportcijfers spoor Dordrecht Geldermalsen (bron: marktverwachting voor 2020 (PRORAIL 2007))

Berekeningsresultaten

In juni 2007 is er naar aanleiding van het uitkomen van de beleidsvrije marktverwachtingen van PRORAIL een analyse uitgevoerd naar de veiligheidssituatie op het spoor Dordrecht- Geldermalsen. Uit deze analyse komt naar voren dat er zowel voor de situatie 2007 als de situatie 2020 geen sprake is van een optredende 10-6 contour als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen. Tevens geldt dat er geen overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico plaatsvindt. Omdat het bestemmingsplan conserverend van aard is kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van het optreden van een groepsrisico als gevolg van de activiteiten in het plangebied.

Emplacement Dordrecht

Het Spoorwegemplacement Dordrecht ligt parallel aan het doorgaand spoor en loopt vanaf de Dokweg door tot en met de opstelsporen net voorbij het station. Voor het emplacement geldt een milieuvergunning van 1999. De belangrijkste activiteiten die vergund zijn betreffen het rangeren en parkeren ten behoeve van het bedienen van Dordtse bedrijven en van passagierstreinen en onderhoudsmaterieel. Dordtse bedrijven, die worden bediend, worden bereikt via de stamlijn naar het Zeehavengebied en via de Merwede-Lingelijn en de stamlijn naar de Staart. Het betreft deels de aan- en afvoer van gevaarlijke stoffen. De milieuvergunning is mede gebaseerd op de (nu ingetrokken) circulaire risicobenadering voor NS-goederenemplacementen (DGM/SVS/04795001, 1995). Een belangrijk element in de vergunning is het toepassen van de in de circulaire genoemde "selectiemethode". Vergund zijn die activiteiten die bij het toepassen van de in de circulaire aangegeven selectiemethoden niet leiden tot het doen van een risico-analyse. De hiervoor worden overeenkomstig de circulaire de volgende criteria gehanteerd. Geen 10-6 plaatsgebonden risicocontour buiten de inrichting en geen overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico.

5.5.3 Toetsingskader externe veiligheid, CHAMP methodiek

Op initiatief van de Brandweer Dordrecht is in 2002 gestart met het project "Veiligheidsstudie spoorzone Dordrecht Zwijndrecht" waarmee de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht op lokaal niveau een afweging willen kunnen maken tussen veiligheid in relatie met transport en economische ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit. De veiligheidsstudie is begin 2004 afgerond waarna het college van burgemeester en wethouders het toetsingskader als beleidsregel hebben vastgesteld. Het bestemmingsplan is ontwikkeld binnen de criteria uit dit toetsingskader. Toepassing van dit toetsingskader geeft externe veiligheidsaspecten een expliciete plaats bij het totstandkomen van ruimtelijke plannen en bouwplannen. Het toetsingskader omvat 5 beoordelingscriteria:

- plaatsgebonden risico;
- groepsrisico;
- zelfredzaamheid;
- beheersbaarheid;
- resteffect.

Het toetsingskader kan worden gezien als een nadere invulling en precisering van de door de Provincie Zuid-Holland ontwikkelde CHAMP-methodiek voor plantoetsing. Zowel de aspecten van het toetsingskader als die van de CHAMP methodiek komen hieronder aan de orde, te beginnen bij het toetsingskader.

Toetsingskader

Uitgangspunt voor het nieuwe plan is de actualisatie verplichting zoals die is opgenomen in de Wro. Het geactualiseerde bestemmingsplan Schil maakt geen nieuwe voor externe veiligheid relevante ontwikkelingen mogelijk.

Scenario's

Voor de beoordeling van de mogelijkheden voor beheersbaarheid en zelfredzaamheid in het plangebied, zijn de scenario's van ongevallen met gevaarlijke stoffen van belang.

Spoor/Emplacement

Voor zowel het doorgaand spoor als het emplacement betreft het de scenario's die gerelateerd zijn aan een viertal categorieën 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 Blevé en toxische damp van de 1, 10 en 100 procent letaliteitgrenzen weergegeven. Dit betreft de afstanden waar respectievelijk 1, 10 en 100 procent van het aantal aanwezigen zal komen te overlijden. De gebruikte gegevens zijn afkomstig uit de landelijk opgestelde "Handleiding adviestaak regionale brandweer IPO 08, versie maart 2010".

Scenario:	1% letaliteitgrens	10 % letaliteitgrens	100% letaliteitgrens
Koude Blevé: meest geloofwaardig	85	Niet berekend	40
Warme Blevé: worst case	330	220	140
Uitdampen toxische plas Kleine lekkage (meest geloofwaardig)	100	45	20
Uitdampen toxische plas Falen tank (worst case)	650	250	100
Toxische damp (ammoniak) Meest geloofwaardig	120	90	40

Toxische damp (ammoniak) Worst case	1250	950	400
Plasbrand	45	35	25

Overzicht effectafstanden spoor en emplacement

Water

De maatgevende scenario's zijn:

Scenario	100% letaliteitsgrens	10% letaliteitsgrens	1% letaliteitsgrens
Plasbrand	25 meter	35 meter	45 meter
Flare	60 meter	75 meter	80 meter
Lekkage ammoniak	65 meter	80 meter	150 meter
Falen ammoniaktank	100 meter	400 meter	800 meter

Tabel 4: Overzicht effectafstanden incidenten transport over water

Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het plangebied in staat zijn zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Uitgangspunt voor dit bestemmingsplan is de huidige bebouwingssituatie. Nieuwe ontwikkelingen worden niet mogelijk gemaakt. In het bestemmingsplan Schil zijn met name kwetsbare bestemmingen aanwezig. De in het plangebied aanwezige personen kunnen zowel zelfredzaam, als beperkt zelfredzaam zijn.

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

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

Scenario's met een toxische belasting kennen een effectgebied dat ruim groter is dan het beschouwde plangebied. De mogelijkheden tot zelfredzaamheid binnen dit scenario zijn beperkt. Binnenshuis geniet men over het algemeen de beste bescherming.

Zelfredzaamheid is dan ook het best gediend bij een tijdige waarschuwing en een juiste instructie over hoe te handelen bij calamiteiten. Op gebouwniveau is het noodzakelijk aanvullende maatregelen te treffen. Hierbij valt te denken aan aanpassingen in de meestal aanwezige mechanische ventilatie.

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

- In het plan zijn verschillende van de bron af gerichte vluchtwegen aanwezig.
- De bouwvlakken zoals aangegeven in de verbeelding zijn tussen de 30 en 75 meter uit de rand van de het doorgaande spoor gesitueerd waardoor deze buiten:
 - de 10-5 contour voor het plaatsgebonden risico zijn gelegen;
 - de toekomstige 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico zijn gelegen
 - de 10% letaliteitgrens van een plasbrand zijn gelegen;
 - de 100% letaliteitgrens van de koude BLEVE zijn gelegen;
- De bouwvlakken zoals aangegeven in de verbeelding zijn tussen de 80 en 120 meter uit de rand van de het spooremplacement gesitueerd waardoor deze buiten:

- de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico zijn gesitueerd;
 - het effectgebied van een plasbrand zijn gelegen;
 - de 100% letaliteitgrens van het meest geloofwaardige scenario (overdruk scenario) als gevolg van een incident met brandbare gassen zijn gelegen;
 - de 10% letaliteitgrens van het meest geloofwaardige scenario als gevolg van een incident met ammoniak zijn gelegen;
- De bouwvlakken zoals aangegeven in de verbeelding zijn tussen de 10 en 15 meter uit de rivieroever gesitueerd waardoor deze buiten:
 - de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico zijn gesitueerd;
 - De bouwvlakken zoals aangegeven in de verbeelding begrenzen de huidige in het gebied aanwezige gebouwen
 - Ter regulering van het groepsrisico en ter verbetering van de zelfredzaamheid in het plangebied is een beoordelingszone voor het groepsrisico in de verbeelding aangeduid. In de planregels is hierover het volgende opgenomen:
 - Wijziging van huidige functies en/of nieuwbouw is uitsluitend toegestaan indien met een berekening wordt aangetoond dat het groepsrisico niet toeneemt.
 - Gelet op de zelfredzaamheid is de vestiging van functies voor beperkt zelfredzame personen is niet toegestaan
 - Ter borging van de risico situatie het plangebied zijn ten aanzien van het emplacement de volgende specifieke gebruiksregels in het plan opgenomen:
 - Uitsluitend ter plaatse van de aanduiding (sv-rv-ep) mogen de gronden worden gebruikt ten behoeve van een spooreplacement als bedoeld in lid 16.1 onder b, met dien verstande dat de volgende voorwaarden gelden:
 - de contour van het Plaatsgebonden risico (10^{-6}) van het spooreplacement mag niet buiten de perceelsgrenzen van de inrichting liggen;
 - het Groepsrisico als gevolg van de activiteiten op het emplacement mag niet boven de oriëntatie waarde liggen;

Overige Maatregelen ter verbetering van de zelfredzaamheid in het gebied

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

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

Verder adviseert de veiligheidsregio Zuid Holland Zuid het volgende:

In het kader van de zelfredzaamheid bij genoemde scenario's is het belangrijk bij het ontwikkelen van nieuwe gebouwen in het plangebied en in het bijzonder in de "veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen" en de "wro-zone – wijzigingsgebied 8" de volgende maatregelen te creëren

- Het gebouw zodanig inrichten dat de vluchtwegen van de risicobronnen aflopen;
- Ventilatie die centraal buitenwerking kan worden gezet;
- Het toepassen van zo min mogelijk glas aan de risicozijde;
- Aan de risicozijden het toepassen van splinterwerend glas;
- De gebouwen dusdanig ontwerpen zodat niet-verblijf ruimten als bergingen, keukens, wc's en trappenhuisen aan de gevaarszijde zijn geplaatst;
- Het gebouw loodrecht projecteren ten opzichte van de risicobronnen.

Om de effectiviteit van de hierboven genoemde maatregelen te garanderen zijn de volgende organisatorische maatregelen noodzakelijk:

De omwonenden, gebruikers en andere betrokkenen dienen geïnformeerd te worden over een drietal zaken. Ten eerste over de plannen/bestemming in hun directe omgeving en de mogelijke risico's als gevolg. Vervolgens over de maatregelen die de overheid treft om de risico's te beperken. Tot slot over de handelingsperspectieven voor de burger zelf om zich zo goed mogelijk voor te bereiden op een eventueel incident. Dit kan door middel van het publiceren van teksten op de website of in de gemeenterubriek. Maar hiertoe kunnen ook andere communicatie middelen worden ingezet. De gemeente is wettelijk verantwoordelijk voor risicocommunicatie.

Beheersbaarheid

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

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

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

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

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.

Eind 2009 heeft de regionale brandweer Zuid Holland Zuid het Coördinatieplan Spoorzone vastgesteld. Dit plan omvat gestructureerde multidisciplinaire werkafspraken gemaakt voor de bestrijding van treinincidenten op de spoorlijn Rotterdam - België binnen de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht. Verder loopt sinds 2006 het project spoorzone waar met behulp van een subsidie van het ministerie van VROM gewerkt wordt aan het treffen van maatregelen ten gunste van een verbeterde hulpverlening op en rond het spoor door Dordrecht en Zwijndrecht. Hiervoor worden tot 2012 een groot aantal maatregelen uitgevoerd. Op het vlak van zelfredzaamheid en beheersbaarheid zijn hierbij de volgende projecten noemenswaardig:

- Verbeteren bereikbaarheid/beheersbaarheid waarbinnen extra bluswatercapaciteit in de spoorzone wordt gerealiseerd.
- Aanschaf van een tweetal schuimblusvoertuigen (in dienst gesteld medio 2010)
- Uitbreiding hulpverleningspotentieel GHOR
- Aanschaf hittebestendige camera's waarmee in voorkomende gevallen de brandweer vanaf afstand en door rook heen de vuurhaard in beeld kan brengen
- Aanschaf camera bewaking spoorzone waarmee de geïntegreerde meldcentrale na een melding van een incident direct beelden heeft van de locatie.

Verder adviseert de veiligheidsregio ten aanzien van het aspect beheersbaarheid het volgende:

- Bereikbaarheid
De bereikbaarheid van het stedelijke gebied en de daarin liggende objecten is redelijk goed. In een aantal smalle straten (tegen het centrum aan gelegen) met vooral

woningen, is deze minder goed. Deze straten liggen op grote afstand van de risicobronnen en lopen geen bijzonder risico.

Voor de bereikbaarheid van het doorgaand spoor loopt het project 'beheersbaarheid en bereikbaarheid Spoorzone' in kader van Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht. Vanuit dit project worden maatregelen gerealiseerd om de bereikbaarheid te optimaliseren. De bereikbaarheid van het emplacement wordt nader onderzocht. Mogelijke knelpunten zullen indien mogelijk worden opgelost door het opstellen van voorschriften bij de nieuwe omgevingsvergunning.

- Bluswatervoorziening

Bluswater primair: in een deel van de schil liggen van oudsher nog leidingen met een capaciteit van 60m³/h. Bij vervanging van leidingen wordt dit door de waterleveranciers teruggebracht naar 30m³/h. Bij objecten waar dit risico's oplevert, moeten in overleg met de brandweer aanvullende voorzieningen worden gerealiseerd.

Bluswater secundair: In het kader van het project 'beheersbaarheid en bereikbaarheid Spoorzone' wordt momenteel de laatste hand gelegd aan het ontwerp van additionele bluswatervoorzieningen rondom het spoor, om de effecten van genoemde incidentscenario's op het spoor te beheersen. Er zal worden onderzocht in hoeverre de aanwezige en geplande bluswatervoorzieningen t.b.v. het doorgaande spoor voldoende zijn om ook als bluswatervoorzieningen voor het emplacement te fungeren. Indien blijkt dat er onvoldoende bluswatervoorzieningen voor het emplacement beschikbaar zijn of komen, zullen er aanvullende voorzieningen worden geëist middels voorschriften in de nieuwe omgevingsvergunning. Het einddoel van de noodzakelijke voorzieningen is het mogelijk maken van een effectieve inzet van de hulpverleningsdiensten bij de mogelijke scenario's op het emplacement en het doorgaande spoor.

- Zorgnorm

De brandweezorgnorm is een aanbevolen opkomsttijd die afhankelijk is van het soort object en de risico's voor de aanwezige personen. De opkomsttijd bestaat uit een optelsom van de uitruktijd en de aanrijdtijd. De uitruktijd betreft de tijd die men heeft vanaf het alarmeren totdat men gereed is om te vertrekken naar het plaats incident. De uitruktijd voor een beroepskorps ligt lager dan die van een vrijwillig korps, omdat de beroepsmedewerkers zich in de directe nabijheid van de kazerne bevinden. De streefwaarde voor de uitruktijd van een beroepskorps is 1,0 minuut en voor een vrijwillige organisatie ca 3,5 minuten. De aanrijdtijd betreft de zuivere rijtijd. De brandweer kan binnen de zorgnorm in het plangebied aanwezig zijn.

Resteffect

Een van de resteffecten is het inschatten van het aantal doden, gewonden en materiële schade bij de representatieve scenario's, ondanks de getroffen maatregelen.

Er wordt geen exacte berekening van doden en slachtoffers gegeven op de eerder beschouwde scenario's, omdat de intensiteit van bebouwing, bewoning enerzijds en de intensiteit/omvang van grote aantallen aanwezige personen/bewoners in de effectgebieden snel (zeer) hoge en onrealistische aantallen zal geven, die een vertekening geven van werkelijke aantallen doden en gewonden. Het slachtofferbeeld is daarom gerelateerd aan de regionale geneeskundige hulpverleningscapaciteit. In het (regionaal) geneeskundig risicoprofiel en het operationeel presenterend vermogen van de geneeskundige hulpverleningsketen (onder grootschalige omstandigheden binnen de Veiligheidsregio ZHZ) wordt uit gegaan van bepaalde niveaus waarop men zich maximaal kan voorbereiden en beheersen.

Vanuit dat profiel beschouwd blijft het scenario Toxisch uitstroom Ammoniak < 2 u. binnen de scenario's die men met de reguliere hulpverleningscapaciteiten, al dan niet in opgeschaalde omstandigheden, kan bestrijden.

De scenario's van warme bleve en de toxische uitstroom ammoniak (2-4 uur en langer) overstijgen in de dag en nachtsituatie echter in grote waarschijnlijkheid in aantallen slachtoffers de maxima van het operationeel presterend vermogen van de regionale organisatie van de totale hulpverleningsketen in de veiligheidsregio (i.c. capaciteit ambulancedienst, ziekenhuizen, huisartsen, GGD etc.).

De bestrijding en beheersing van bovenstaande scenario's in genoemde omvang komt altijd neer op alarmering en opschaling van bovenregionale/landelijk inzet, ambulancebijstand en spreiding en behandeling van slachtoffers over een grotere schaal. Hierbij is start van behandeling (in ziekenhuis/traumacentrum) binnen maximaal 2 uur een cruciale factor voor overleving.

De beschouwde scenario's zijn voor het plangebied in te schatten als zeer ernstig/catastrofaal. De kans op voorkomen in een dergelijke omvang is in te schatten als (zeer) onwaarschijnlijk. Echter ongevallen met gevaarlijke stoffen (op weg, water en spoor) in kleinere omvang staan voor de veiligheidsregio geassocieerd als reëel mogelijk en zijn/blijven voor de geneeskundige hulpverlening een serieus risico.

CHAMP benadering

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

Communicatie

Het vervoer van gevaarlijke stoffen door de spoorzone Dordrecht- Zwijndrecht vormt van oudsher een bron van risico's. In kader van het project Spoorzone vindt risicocommunicatie richting diverse doelgroepen in de omgeving van het spoortraject plaats. De bewoners en reizigers worden middels campagnes gewezen op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoortraject en wat ze zelf kunnen doen om de risico's voor henzelf te verkleinen. Ook wordt uitgelegd wat de overheid doet om de gevolgen van een calamiteit zoveel mogelijk te beperken. Communicatie over de risico's in de spoorzone vindt plaats via de media, de risicowijzer (huis aan huis in de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht verspreidt) en via billboards op de treinstations. Verder wordt op de website van het project spoorzone (www.spoorzonezhz.nl) en op de website van de brandweer Zuid Holland Zuid (www.brandweer/zuidholandzuid) actief gecommuniceerd over de veiligheid in de spoorzone.

Horizon

Basisnet

In 2005 is het Rijk begonnen met de ontwikkeling van het basisnet gevaarlijke stoffen waarbij voor alle modaliteiten (water, weg en spoor) een zodanig transportnetwerk wordt gedefinieerd dat zowel de continuïteit van het transport als de veiligheid rondom het netwerk moet waarborgen. Hiervoor worden zowel risicoplafonds als vervoercondities vastgelegd waaronder het transport van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van vervoersassen kunnen plaatsvinden.

Het Rijk heeft in juni 2010 de contouren van het basisnet spoor geschetst.

Uitgangspunt voor het basisnet is het realiseren van een gebruikruimte voor het vervoer uitgedrukt in een contour voor het plaatsgebonden risico. Op 27 april 2011 heeft er een overleg plaatsgevonden tussen de gemeente Dordrecht en vertegenwoordigers van de ministerie van I&M. In dit gesprek zijn de uitkomsten voor Dordrecht van het basisnet spoor geschetst. De gebruikruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is ter plaatse van het bestemmingsplan Schil vastgesteld op 32 meter vanuit het hart van het spoor. Verder heeft het ministerie aangegeven dat na vaststelling basisnet

er maximaal een 11-voudige overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico in Dordrecht resteert.

Voor het bepalen van de gebruiksruimte en de hoogte van het groepsrisico zijn een drietal zaken als uitgangspunt genomen:

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

Gemeente Dordrecht	ProRail (2007)	Rijksontwerp Basisnet Spoor
	Marktverwachting 2020	Rekenmodel
WBV	0%	80%
Stofcategorie		o.b.v. BR max bestaand spoor
A	13780	16650
B2	10620	4760
B3	0	0
C3	18840	21220
D3	7210	6810
D4	2140	1990
Totaal	52590	52080

- 80% van het vervoer van LPG wordt BLEVE vrij gerealiseerd. Dit laatste geeft ten opzichte van de berekende situatie van 100% bont vervoer een verbetering in het groepsrisico.
- Alle relevante wissels in de spoorzone worden voorzien van Automatische Treinbeveiliging verbeterde versie (ATBvv).

In 2012 zal naar aanleiding van het basisnet op initiatief van het ministerie van I&M vervolggesperken plaatsvinden over het verder verbeteren van de veiligheid in Dordrecht. Hiervoor zijn de volgende korte termijn maatregelen gedefinieerd:

In 2011 is het basisnet spoor verder vorm gegeven. Samen met het rijk zijn de volgende mogelijke korte termijn maatregelen geïdentificeerd:

- Het aanbrengen van ontsporingsgeleiding
- Het verplaatsen en wijzigen van een aantal wissels
- Het verwijderen van een tweetal wissels
- Het aanpassen van een tweetal seinen
- Het koppelen van wissels.

Programma Hoogfrequent Spoor

In juni 2010 heeft het kabinet haar voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoor kenbaar gemaakt. Een van de projecten uit dit programma is de aanleg van de Zuid-west boog bij Meteren; in de vervoersrelatie Kijfhoek - Zuid Oost Nederland maakt deze boog een nieuwe goederenrouting (via de Betuweroute) mogelijk. Hierdoor kunnen met name LPG transporten tussen SABIC (Chemiecluster Urmond) en Kijfhoek via de Betuweroute worden afgewikkeld. Het effect van deze maatregel is een reductie van ca. 10% van het LPG transport in de Drechtsteden en Breda. Samen met partners (Provincie Noord Brabant, Breda, Drechtsteden) zal gepoogd worden deze veiligheidswinst ook daadwerkelijk te realiseren.

Anticipatie

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

Motivatie

In het plangebied is op dit moment sprake van een verouderd bestemmingsplan dat slechts beperkt rekening houdt met het aspect externe veiligheid. Dit plan maakt aan deze situatie een einde door het instellen van veiligheidszones, zoneringen en regeling

van het grondgebruik in de nabijheid van transportassen. De regeling van het grondgebruik is zodanig dat de bevolkingsdichtheid ter plaatse van het bestemmingplan Schil niet zal leiden tot een verder toenemende overschrijding van het groepsrisico.

De op de verbeelding weergegeven zonering is zodanig dat voor alle relevante bronnen (water, spoor en emplacement) wordt voldaan aan de (toekomstige) grenswaarde voor het plaatsgebonden risico. Tevens wordt, geanticipeerd op het instellen van plasbrandaandachtsgebieden voor het spoor. De aanwezige bebouwing maakt het instellen van een plasbrandaandachtsgebied voor de rivier niet mogelijk. Het plan voorziet echter niet in de mogelijkheid voor additionele nieuwbouw langs de rivier.

De structuurvisie Dordrecht 2020 geeft op basis van functie, gebruiksintensiteit, dichtheid en ligging in de stad leefmilieus gekarakteriseerd. Op basis van deze karakterisering zijn indicatief richtlijnen uitgewerkt. Het plangebied is in de structuurvisie aangeduid als een centrumlocatie. Ten aanzien van het groepsrisico stelt de structuurvisie het volgende: Er wordt gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico met een maximum waarde van 4 maal de oriënterende waarde (richtwaarde bij overschrijdingen). Omdat er sprake is van een historisch gegroeide situatie en er geen grootschalige herstructurering (noodzakelijk voor het verder reduceren van de overschrijding van het groepsrisico) is voorzien voldoet het plan niet aan het streven om de overschrijding van de orientatiewaarde te maximaliseren op een factor 4.

Preparatie

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

5.5.4 Conclusie

Spoor Dordrecht Lage Zwaluwe

- Het bestemmingsplan Schil is conserverend van aard en maakt geen nieuwe relevante ontwikkelingen mogelijk. Gelet hierop voldoet het plan, voor wat betreft het plaatsgebonden risico, aan de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Hierbij is getoetst aan de norm voor bestaande situaties zijnde de 10-5 contour voor het plaatsgebonden risico. Deze is op de spoorbaan gelegen. De orientatiewaarde voor het Groepsrisico wordt op basis van de in 2011 gehanteerde rekenmethodiek met een factor 50 overschreden. Met de introductie van dit nieuwe planologische regime is rekening gehouden met externe veiligheid. De regeling van het grondgebruik is zodanig dat de bevolkingsdichtheid ter plaatse van het bestemmingplan Schil niet zal leiden tot een verder toenemende overschrijding van het groepsrisico. Dit is onder andere gebeurd door het creëren van een beoordelingszone voor het groepsrisico waarvoor in de planregels het volgende is opgenomen:
 - o Wijziging van huidige functies en/of nieuwbouw is uitsluitend toegestaan indien met een berekening wordt aangetoond dat het groepsrisico niet toeneemt.
 - o Gelet op de zelfredzaamheid is de vestiging van functies voor beperkt zelfredzame personen niet toegestaan.

De scenario's van warme bleve en de toxische uitstroom ammoniak (2- 4 uur. en langer) overstijgen in de dag en nachtsituatie echter in grote waarschijnlijkheid in aantallen slachtoffers de maxima van het operationeel presterend vermogen van de regionale organisatie van de totale hulpverleningsketen in de veiligheidsregio (i.c. capaciteit ambulancedienst, ziekenhuizen, huisartsen, GGD etc.). De bestrijding en beheersing van bovenstaande scenario's in genoemde omvang komt altijd neer op alarmering en opschaling van bovenregionale/landelijk inzet, ambulancebijstand en spreiding en behandeling van slachtoffers over een grotere schaal. Hierbij is start van

behandeling (in ziekenhuis/traumacentrum) binnen maximaal 2 uur een cruciale factor voor overleving. De beschouwde scenario's zijn voor het plangebied in te schatten als zeer ernstig/catastrofaal. De kans op voorkomen in een dergelijke omvang is in te schatten als (zeer) onwaarschijnlijk. Echter ongevallen met gevaarlijke stoffen (op weg, water en spoor) in kleinere omvang staan voor de veiligheidsregio geclassificeerd als reëel mogelijk en zijn/blijven voor de geneeskundige hulpverlening een serieus risico.

- Ter verbetering van de veiligheidssituatie in de spoorzone loopt tot en met 2012 het project spoorzone. Met dit project wordt €15 miljoen geïnvesteerd in het verbeteren van de beheersbaarheid en zelfredzaamheid rondom het spoor in de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht.
- Het plan voldoet aan de randvoorwaarden die de structuurvisie Dordrecht 2020 op het gebied van externe veiligheid geeft (voor zowel het plaatsgebonden risico, het instellen van veiligheidszones als de in het gebied toegelaten functies). Wel blijft er een streven naar het verminderen van de optredende groepsrisico overschrijding.
- Op basis van de door het Rijk op 4 juni 2010 in een bestuurlijk overleg aan de gemeente gepresenteerde gegevens over het basisnet spoor is het de verwachting dat na besluitvorming over het basisnet er een op termijn het groepsrisico in het plangebied zal dalen.
- Het plan voldoet aan de uitgangspunten van het basisnet spoor zoals opgenomen in de kamerbrieven met bijlagen van 9 juli 2010 (kenmerk VENW/BSK-2010/62418) en 15 augustus 2011 (kenmerk IenM/BSK-2011/94578).

Spoor Dordrecht Geldermalsen/Water

- Het bestemmingsplan Schil is conserverend van aard en maakt geen nieuwe relevante ontwikkelingen mogelijk. Gelet hierop voldoet het plan aan de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Emplacement

- Ter borging van de risico situatie het plangebied zijn ten aanzien van het emplacement zodanige specifieke gebruiksregels in het plan opgenomen dat:
 - de contour van het Plaatsgebonden risico (10^{-6}) niet buiten de perceelsgrenzen van de inrichting komt te liggen;
 - het Groepsrisico als gevolg van de activiteiten op het emplacement niet boven de oriëntatie waarde komt te liggen;

5.6 Natuur

5.6.1 Regelgeving en beleid

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet waarborgt de bescherming van veel in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld mogen worden (algemene verbodsbepalingen artikel 8 t/m 12). Verder is het niet toegestaan om hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren. De Flora- en faunawet heeft dan ook belangrijke consequenties voor ruimtelijke ingrepen. Naast de wettelijke verbodsbepalingen is er altijd sprake van een algemene zorgplicht (artikel 2). Iedereen dient voldoende zorg in acht te nemen voor dieren, planten en hun leefomgeving. Dit houdt onder andere in dat handelingen worden nagelaten die negatieve gevolgen hebben voor soorten of dat maatregelen worden genomen om negatieve gevolgen te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk ontheffing van de Flora- en faunawet te krijgen. Artikel 75 biedt de mogelijkheid om ontheffing aan te vragen van overtreding van de verboden uit de artikelen 8 tot en met 18. Ontheffingen worden verleend door de Minister van Economische zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) voorheen het Ministerie van LNV. Met ingang van de WABO per 1 oktober 2010 is de Flora en faunawet "aangehaakt" bij de WABO-procedure. In plaats van een ontheffing Ff-wet wordt er dan een zogenaamde "verklaring van geen bedenkingen" (VVGB) afgegeven. Het afgeven van een VVGB vormt dan een onderdeel van de omgevingsvergunning. Het is echter nog steeds mogelijk om een aparte ontheffing aan te vragen bij het Ministerie van ELI, met als voordeel dat de doorlooptijd van de procedure korter kan zijn. Ontheffingen worden alleen verleend als aan bepaalde voorwaarden van zorgvuldigheid is voldaan. In de Flora- en faunawet zijn onder artikel 75 drie tabellen met soorten opgenomen waarvan het beschermingsregime verschilt. Dit hangt samen met de zeldzaamheid en kwetsbaarheid van de betreffende soorten. De voorgenomen werkzaamheden vallen onder het begrip "ruimtelijke ontwikkelingen".

Natuurbeschermingswet 1998/Natura 2000-gebied

De Natuurbeschermingswet ziet toe op de bescherming van specifiek aangewezen gebieden ten behoeve van specifieke instandhoudingsdoelen die worden vastgelegd in de aanwijzingsbesluiten van deze "Natura-2000" gebieden. De instandhoudingsdoelstellingen zijn verder uitgewerkt in o.a. het Natura 2000 doelendocument (Ministerie van LNV 2007) en ontwerpaanwijzingsbesluiten. Krachtens Artikel 10a tweede lid Nb-wet dienen de instandhoudingsdoelstellingen te worden gewaarborgd van de leefgebieden van soorten en habitats die genoemd zijn in het aanwijzingsbesluit. Het gaat daarbij om het behoud van leefgebied voor soorten en habitats die op Europese schaal bedreigd zijn. Per 1 oktober 2005 is een Nb-wet vergunning verplicht voor alle nieuwe projecten en handelingen die, gelet op de instandhoudingsdoelen:

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

De vergunningen worden verleend door de provincies (GS) of door de minister van LNV. Zij mogen slechts vergunning verlenen dan wel goedkeuring verlenen aan een plan als zij zich hebben verzekerd dat het project afzonderlijk of in combinatie met andere

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

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

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

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

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

Indien om zwaarwegende redenen aantasting van natuur- en landschapswaarden onontkoombaar is en alternatieve oplossingen ter plaatse niet voorhanden zijn, dient compensatie plaats te vinden.

Compensatie dient plaats te vinden in de gebieden benoemd in de regeling met betrekking tot het provinciaal compensatiebeginsel.

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

Beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur 2008-2013

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

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

5.6.2 Onderzoek

Het dichtstbijzijnde Natuurbeschermingswetgebied (onderdeel van Natura 2000) is de Dordtse Biesbosch en dat ligt op ruime afstand van het plangebied. Vanwege de grote afstand zal de ontwikkeling van het onderhavige bestemmingsplan geen gevolgen hebben voor Natura 2000.

Het onderhavige plangebied maakt geen deel uit van de provinciale EHS.

In het Beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur 2008-2013 wordt Park Merwestein genoemd bij het onderdeel "Oases in de stad". Deze gebieden worden omschreven als groene gebieden in de stad, die deels traditioneel zijn en intensief gebruikt worden en vooral waardevol vanwege de volgroeide bomen. Deze groengebieden zijn met name voor vogels en vleermuizen van belang (foerageergebied, broedgebied). De Spuihaven wordt genoemd bij het onderdeel "Stadshavens", waarbij het dan met name gaat om de muurvegetatie.

5.6.3 Conclusie

In het bestemmingsplan wordt het Park Merwestein als zodanig bestemd. Er vindt geen wijziging plaats in de huidige functie. Hetzelfde geldt voor de Spuihaven. Gelet hierop is er vanuit een oogpunt van "Natuur" geen bezwaar tegen dit bestemmingsplan.

5.7 Geluid

5.7.1 Regelgeving en beleid

Wegverkeerslawaai

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

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

In de Structuurvisie Dordrecht 2020 is de Schil aangemerkt met het leefmilieu "Centrum". In het leefmilieu 'Centrum' staat de levendigheid en het stimuleren van functies centraal. Het voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB is daardoor niet altijd haalbaar en noodzakelijk. Een geluidsbelasting van 58 dB is onder voorwaarden voor wonen in het centrummilieu aanvaardbaar.

Uit de geluidsbelastingkaarten 2006 blijkt dat in de bestaande situatie de 58 dB in de Schil overschreden wordt. In het Actieplan Geluid is de situatie voor 2020 in beeld gebracht, echter hierin is geen verbetering te zien. Voor de periode tot 2020 is een drempelwaarde vastgesteld van 65 dB, boven deze waarde stelt de gemeente zichzelf tot doel maatregelen te nemen om de geluidsbelasting te verlagen.

Industrielawaai

De Wet geluidhinder verplicht om industrieterreinen waarop lawaaiveroorzakende bedrijven zijn of kunnen worden gevestigd te zoneren. Bij de zonering worden primair de grenzen vastgelegd van het gebied waarbinnen de lawaaimakende bedrijven gevestigd mogen zijn. Vervolgens wordt ten behoeve van het gezoneerde industrieterrein de zonegrens bepaald en vastgesteld. Het gebied binnen de zonegrens vormt het aandachtsgebied. De binnen het aandachtsgebied geldende wettelijke voorkeursgrenswaarde, dan wel de binnen de zone vastgestelde hogere waarden zijn bepalend voor de toelaatbaarheid van geluidproducerende activiteiten. Buiten de geluidszone mag de geluidsbelasting als gevolg van de bedrijven op het gezoneerde industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen. Het plangebied valt gedeeltelijk binnen de geluidzone van het industrieterrein "Groote Lindt/Dordt West"

spoorweglawaai

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

Beleid hogere waarden

Op 11 december 2007 zijn door burgemeester en wethouder van Dordrecht de 'Beleidsregels hogere grenswaarden Wet geluidhinder' vastgesteld. Daarin is beschreven in welke situaties en onder welke voorwaarden hogere waarden kunnen worden verleend. Voor de verlening van hogere waarden dient er sprake te zijn van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Hiervoor zijn onder meer de volgende randvoorwaarden gesteld:

- woningen dienen in principe een geluidsluwe zijde te krijgen. Hierbij is een geluidsluwe zijde, een zijde waarvan de geluidsbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde.

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

5.7.2 Onderzoek

Wegverkeers- en spoorweglawaai

Het bestemmingsplan laat met de bestemmingen 'centrum' en 'gemengd' geluidsgevoelige functies toe op plekken waar deze nu niet zijn gevestigd, maar op grond van de geldende bestemmingsplannen "Schil-west" en "Schil-oost" wel gevestigd kunnen worden. De nu opgenomen flexibiliteitsregels zijn identiek aan die in de geldende bestemmingsplannen .

In "Schil-west" (1999) zijn deze flexibiliteitsbepalingen ingevoerd en destijds zijn daarvoor hogere waarden vastgesteld. In "Schil-oost" (2007) was sprake van het overnemen van de flexibiliteit uit de toen geldende bestemmingsplannen "Kasperspad"(1995), "Noordendijk/Matena'spad (1996) en Merwesteijn-zuid (1997). De flexibiliteit was in die plannen ingevoerd en daarvoor zijn destijds ook hogere waarden vastgesteld.

In het stelsel van de Wet geluidhinder is hierdoor sprake van "een geprojecteerde woning of gebouw": een nog niet aanwezige woning of nog niet aanwezig gebouw, waarvoor het geldende bestemmingsplan verlening van een omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit toelaat, maar deze nog niet is afgegeven.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat op veel locaties een woonbestemming is opgenomen en ook dat verschil niet met de geldende bestemmingsplannen.

Het bestemmingsplan voorziet alleen in het toevoegen (ten opzichte van de geldende bestemmingsplannen) van nieuwe geluidsgevoelige bebouwing ter plaatse van het voormalige postkantoor aan de Johan de Wittstraat. Door initiatiefnemer is akoestisch onderzoek verricht met als resultaat dat de geluidsbelasting bij enkele woningen uitkomt boven de voorkeursgrenswaarden:

ontwikkeling	aantal woningen	laag	ontheffings-waarde	geluidsbron
Optopwoningen Johan de Wittstraat	1	5e verdieping	53 dB	Johan de Wittstraat
	4	5e verdieping	52 dB	Johan de Wittstraat
	5	6e verdieping	52 dB	Johan de Wittstraat
	2	5e verdieping	57 dB	Spoorlijn
	2	5e verdieping	56 dB	Spoorlijn
	3	6e verdieping	57 dB	Spoorlijn
	2	6e verdieping	56 dB	Spoorlijn
Optopwoningen Cornelis de Wittstraat	1	3e verdieping	55 dB	Johan de Wittstraat
	1	3e verdieping	49 dB	Johan de Wittstraat
	1	4e verdieping	54 dB	Johan de Wittstraat

	1	4 ^e verdieping	49 dB	Johan de Wittstraat
--	---	---------------------------	-------	---------------------

Uit de beoordeling van het akoestisch onderzoek en het bouwplan voor het voormalig postkantoor aan de Johan de Wittstraat is gebleken dat wordt voldaan aan de 'Beleidsregels hogere grenswaarden Wet geluidhinder'. De oostgevel en de zuidgevel kunnen als geluidsluw aangemerkt worden. Een aandachtspunt vormt de woning langs de Cornelis de Wittstraat op de hoek met de Johan de Wittstraat aan de gevel van een slaapkamer van de hoekwoning. Om voor deze slaapkamer een geluidsluwe gevel te realiseren is het noodzakelijk om in lijn met de kopgevel een gesloten (glazen) scherm toe te passen over een diepte van het balkon. Met deze maatregel beschikken alle woningen over een slaapkamer aan de geluidsluwe zijde. De buitenruimten van de optopwoningen zijn echter wel aan de geluidsbelaste zijde gesitueerd. Hier is in het ontwerp voor gekozen. De geluidsbelasting op de balkons is echter niet meer dan 5 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Aan de achterzijde is tevens een galerij die tevens als (gemeenschappelijke) buitenruimte kan worden gebruikt.

De overige ontwikkellocaties zijn of in het geldende bestemmingsplan al geregeld met een bestemming waarbinnen een geluidsgevoelige functie is toegestaan of ze worden in dit bestemmingsplan gekoppeld aan het toepassen van een wijzigingsbevoegdheid, waarbij de geluidsbelasting in de dan te volgen procedure aan de orde komt. De eerder genoemde geluidsbelasting van 58 dB voor wonen in het leefmilieu 'Centrum' is daarbij als maximum gesteld.

industrielawaai

Het plangebied valt gedeeltelijk binnen de geluidszone van het industrieterrein "Grote Lindt/Dordt West". Binnen de zone bevindt zich een gering gedeelte van het appartementencomplex aan de Draai/Wilgenbos. De bestaande situatie wijzigt daar niet. De ontwikkellocaties liggen op grote afstand van deze zone.

5.7.3 Conclusie

Het is noodzakelijk een procedure tot vaststelling van hogere waarden te volgen voor uitvoering van het bouwplan ter plaatse van het voormalige postkantoor aan de Johan de Wittstraat. Deze procedure is feitelijk jaren geleden al doorlopen in het kader van de toenmalige artikel 19 WRO-procedure. Er is nu sprake van een ander plan en daarvoor dienen opnieuw hogere waarden te worden vastgesteld. De procedure is afzonderlijk doorlopen en de hogere waarden zijn op 7 februari 2012 vastgesteld.

Bij het mogelijk toevoegen van geluidsgevoelige functies via de flexibele bestemmingsregelingen gaat het met name om de woonfunctie op de begane grond in situaties waar (veelal) boven wordt gewoond en de begane grond voor een andere functie wordt gebruikt. In deze situaties is het wonen in zo'n pand een geaccepteerde situatie. In formele zin is in er geen sprake van nieuwe situaties, omdat de geldende bestemmingsplannen deze mogelijkheden al bieden.

5.8 Groen

5.8.1 Regelgeving en beleid

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

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

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

5.8.2 Onderzoek

In de visie Schil-West is geconcludeerd dat het kwaliteitsniveau van de openbare ruimten in de Schil zal worden verhoogd van standaard naar representatief om meer samenhang met de binnenstad te realiseren. Daarnaast zal een herinrichting van de Singel met een eenduidige profilering en materiaal gebruik de interne samenhang in de Schil versterken. Verder worden mogelijkheden onderzocht om passend groen toe te voegen.

5.8.3 Conclusie

Park Merwestein en de overige structurele (grotere) groengebieden worden gehandhaafd en als zodanig bestemd.

Boomstructuren in dit gebied zijn ook van belang in het kader van het aan te wijzen beschermd stadsgezicht. Behoud daarvan is reeds geregeld via het Boomstructuurplan, waardoor een afzonderlijke regeling in dit bestemmingsplan niet nodig is.

5.9 Luchtkwaliteit

5.9.1 Regelgeving en beleid

Wet luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit van 15 november 2007 vervangt het Besluit luchtkwaliteit van november 2005. De wet is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om: Negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken; Mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In de wet zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide en stikstofdioxiden, zwevende deeltjes, lood, koolmonoxide en benzeen. Van deze grenswaarden mag niet worden afgeweken. De plandrempels zijn voor de jaren 2007 tot en met 2010 voor alle stoffen, behalve stikstofdioxide, gelijk aan de grenswaarden. Met deze Wet is tevens ingezet op het opstellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (afgekort NSL).

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Een belangrijk element in de Wet milieubeheer is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen dit programma werken het Rijk, de Provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. Per 1 augustus 2009 is het NSL officieel in werking getreden. Het doel van het NSL is dat in Nederland vanaf 2011 aan de normen voor PM10 en vanaf 2015 aan de normen voor NO2 voldaan wordt. In het kader van het NSL is een nieuw begrip geïntroduceerd, namelijk het begrip "niet in betekende mate". In de volgende paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

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

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

5.9.2 Onderzoek

Een project of plan kan doorgang vinden wanneer het "niet in betekende mate" bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Volgens de definitie in de Wet luchtkwaliteit is dit het geval bij projecten vanaf 500 woningen.

De in paragraaf 3.2 genoemde ontwikkellocaties worden, op de locatie van het voormalig postkantoor aan de Johan de Wittstraat na, vooral mogelijk gemaakt met een planwijziging. Het plan aan de Johan de Wittstraat is te klein om in betekende mate bij te dragen aan de luchtkwaliteit en valt daarmee onder een autonome ontwikkeling, welke in het regionaal programma luchtkwaliteit zit opgenomen.

5.9.3 Conclusie

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

5.10 Verkeer en vervoer

5.10.1 Regelgeving en beleid

Mobiliteitsplan Dordrecht

Op 6 september 2005 heeft de gemeenteraad het beleidsvoornemen van het Mobiliteitsplan Dordrecht vastgesteld. Het Mobiliteitsplan Dordrecht 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. In het plan wordt een duidelijke keuze gemaakt voor het versterken en verbeteren van de radialen naar de binnenstad.

De Schil heeft een belangrijke functie voor de bereikbaarheid per auto van de binnenstad en de aanwezige parkeervoorzieningen. Binnen de Schil staat de betrouwbaarheid van de verkeerscirculatie voorop, niet de doorstromingsnelheid. Hierbij is de strategie om met verleiding de routekeuze te beïnvloeden en het autoverkeer over de hoofdroutes te leiden. De uitdaging voor de Schil is om een optimale balans te vinden tussen het economisch functioneren en de leefbaarheid van het gebied.

Het netwerk van fietsroutes en (hoogwaardig) openbaar vervoer is gericht op de radialen. In de nota 'Dordt Fietst Door' uit 2008 is het fietsnetwerk verder uitgewerkt. De Schil heeft enkele primaire fietsroutes, waarvan sommige onderdeel uitmaken van het zogeheten 'nachtnetwerk', wat inhoudt dat ze goed verlicht en overzichtelijk zijn en over voldoende sociale controle beschikken.

Het lijnennet van het openbaar vervoer geeft weinig aanleiding tot wijzigingen. Wel is er aandacht nodig voor de doorstroming van het openbaar vervoer, wat ten koste kan gaan van de doorstroming van het autoverkeer. Het openbaar vervoer kan alleen voorrang krijgen boven het autoverkeer op de HOV-D route.

Specifiek voor de Schil is in 2004 het 'Verkeersplan 19e eeuwse Schil' opgesteld. Dit plan is slechts op hoofdlijnen vastgesteld en niet op de uitwerking. De laatste jaren zijn er al wel diverse verkeerskundige maatregelen uit dit verkeersplan uitgevoerd of in gang gezet. Hieronder vallen het aanpassen van het parkeerregime, de aanpak van blackspots, de afstemming van verkeerslichten, stiller asfalt op de Achterhakkers en de afsluiting van de Cornelis de Wittstraat en Koningin Wilhelminastraat.

Voor het parkeren is de binnenstad in twee delen geknipt. De Schil heeft op dit moment met de Spuihaven- en Veemarktgarage twee belangrijke ondersteuningspunten voor de binnenstad. Ook de aanrijroutes naar de garages in de binnenstad lopen door Schil-West. In de Schil-oost is aan het Kromhout een parkeeragrage geprojecteerd. De aanrijroute loopt via de Noordendijk.

Tevens kent de Schil op straat een regime met betaald parkeren.

5.10.2 Onderzoek

In de Visie is verwoord dat de bestaande verbindingen door en in de Schil gehandhaafd blijven. Er zullen verschuivingen optreden in de mate van belang van deze verbindingen. Het is de doelstelling het verkeerssysteem aan te passen naar een optimale balans tussen bereikbaarheid (voor het economisch functioneren) en de leefbaarheid. Dit wordt bereikt door meer sturing te geven aan verkeersstromen.

Het is de ambitie om het buurtvreemde verkeer over de hoofdstructuur (via de Burgemeester de Raadtsingel) af te wikkelen. Ook is het een ambitie om de voetgangersverbinding tussen het station en de binnenstad te versterken door deze aantrekkelijker te maken.

Deze aspecten vragen de voortdurende aandacht en een goede communicatie met belanghebbenden.

5.10.3 Conclusie

De bestaande verkeersstructuren (wegen, straten, pleinen) krijgen in dit bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer'. Binnen die bestemming kunnen zonodig herinrichtingen worden uitgevoerd.

Indien nodig worden daarvoor afzonderlijke verkeersbesluiten genomen; dit zijn zelfstandige besluiten, met afzonderlijke mogelijkheden van bezwaar en beroep, die niet in het bestemmingsplan worden opgenomen.

5.11 Water

5.11.1 Regelgeving en beleid

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen. In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is overgenomen in het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

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

Nationaal Waterplan

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. In het Nationaal Waterplan is een eerste uitwerking gegeven aan het Deltaprogramma dat wordt opgesteld naar aanleiding van het advies van de Deltacommissie in 2008. Dit programma is gericht op duurzame veiligheid en zoetwatervoorziening.

Kader richtlijn Water

Een goede waterkwaliteit vinden we belangrijk in Nederland. Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig. Sinds eind 2000 is daarom de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Deze moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is. Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken.

De uitvoering van de KRW schept de nodige verplichtingen en biedt tegelijkertijd voor Nederland ook veel mogelijkheden. Nederland ligt immers benedenstrooms en is voor zijn waterkwaliteit voor een belangrijk deel afhankelijk van het buitenland. Door de invoering van de richtlijn kunnen landen niet langer problemen van hun bord schuiven. Aan Nederland de opgave om de richtlijn goed en doelmatig uit te voeren.

De Kaderrichtlijn Water

1. beschermt alle wateren – rivieren, meren, kustwateren en grondwateren stelt ambitieuze doelen om ervoor te zorgen dat alle wateren in het jaar 2015 de 'goede toestand' hebben bereikt
2. vereist dat er per stroomgebied een beheersysteem wordt opgezet, waarin er rekening mee wordt gehouden dat watersystemen niet stoppen bij politieke grenzen
3. vereist grensoverschrijdende samenwerking tussen landen en tussen alle betrokken partijen
4. zorgt ervoor dat alle belanghebbenden, met inbegrip van maatschappelijke organisaties en lokale gemeenschappen, actief deelnemen aan waterbeheer
5. zorgt voor de vermindering en beperking van verontreiniging, ongeacht de bron (landbouw, industriële activiteiten, stedelijke gebieden, enz.)
6. vereist het voeren van een waterprijsbeleid en zorgt ervoor dat de vervuiler betaalt
7. houdt de milieubelangen en de belangen van zij die afhankelijk zijn van het milieu in evenwicht

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.

De Beleidslijn grote rivieren is bedoeld om plannen en projecten in het rivierbed te kunnen beoordelen. Onder voorwaarden worden mogelijkheden geboden voor wonen, werken en recreëren in het rivierbed. De voorwaarden hebben betrekking op de afvoercapaciteit van de rivier ter plaatse: nieuwe activiteiten mogen de afvoer niet hinderen en geen belemmering vormen voor toekomstige verruiming van het rivierbed. Een zeer klein deel van het plangebied Schil ligt buitendijks.

Binnenvaartpolitiereglement

Op grond van het Binnenvaartpolitiereglement geldt voor de Oude Maas een algemeen ligplaatsverbod.

Richtlijn Vaarwegen 2005

Via deze richtlijn is een ruimtelijke orderings toetsingskader uitgebracht langs Hoofdvaarwegen. Op basis van het toetsingskader geldt voor nieuwe bebouwing een

bebouwingsvrije ruimte langs de Oude Maas van 20 m, gemeten vanaf de gemiddelde waterstandlijn.

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 vuiluitwerp 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.

Binnen het plangebied bevindt zich de Sluisweg als waterkering.

Waterkering

De Sluisweg en de Hoge Bakstraat zijn dijken met een primaire waterkerende functie.

Met deze functie dient in het bestemmingsplan rekening te worden gehouden.

Concreet betekent dit dat de waterkering een daarop gerichte bestemming verkrijgt en dat verbouwingen, inrichtingen ten behoeve van onderliggende bestemmingen alleen zijn toegestaan indien het belang van de waterkering zich daartegen niet verzet.

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.

5.11.2 Onderzoek

Onderzoek op het onderdeel water -niet zijnde de Oude Maas- heeft feitelijk plaatsgevonden in het kader van het Stedelijk Waterplan.

Dit bestemmingsplan brengt geen wijziging in bestaande watergangen en om die reden is volstaan met raadpleging van het Stedelijk Waterplan.

Ook voor de Oude Maas is er geen wijziging van de bestaande situatie. Het is helder dat op deze gronden -nabij de bruggen en nabij de ingang tot de Kalkhaven- geen ligplaatsen zijn of worden gecreëerd. Bovendien is dit reeds door het rijk geregeld in het Binnenvaartpolitiereglement.

In het geringe gedeelte van het plangebied dat buitendijks is gelegen worden eveneens geen wijzigingen voorgesteld; de afvoer van het water van de Oude Maas wordt door deze situatie niet gehinderd.

Het behoud van de huidige situatie behoeft geen verdere regeling in het kader van de aangehaalde nationale regelgeving.

5.11.3 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".

Het belang van Rijkswaterstaat als beheerder van de Oude Maas wordt door de inhoud van het plan, dat uitgaat van de bestaande situatie, niet aangetast.

HOOFDSTUK 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Planmethodiek

Dit bestemmingsplan is opgezet volgens de in Dordrecht in het algemeen gebruikte methodiek, waarbij de verschillende bestemmingen met hun bouwgrenzen direct van de verbeelding afleesbaar zijn.

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.

Uitbreiding van de bestaande bebouwing is veelal mogelijk via een in het bestemmingsplan opgenomen afwijkingsmogelijkheid, dan wel via mogelijkheden van afwijking buiten het bestemmingsplan op grond van het Besluit omgevingsrecht (zgn. kruimelgevallen). Voorts zijn er ruime mogelijkheden van vergunningvrij bouwen.

Nieuwe invullingen zijn, voor zover zij op dit moment concreet zijn, eveneens in het plan opgenomen. Wanneer die nieuwe invulling nog niet concreet genoeg is, is deze veelal gekoppeld aan een wijzigingsbevoegdheid i.c. een procedure waarmee via een planwijziging kan worden ingespeeld op de nieuwe ontwikkeling. In die procedure vindt een afweging plaats en bestaat de gelegenheid voor belanghebbenden om zienswijzen in te dienen.

De straatwanden die van betekenis zijn vanuit een oogpunt van cultuurhistorie zijn in de verbeelding opgenomen met een zogenaamde structuurbepalende lijn en in de regels zijn daarvoor bepaalde voorwaarden voor opgenomen.

Via ruime bestemmingsomschrijvingen en mogelijkheden van afwijking kent het bestemmingsplan de nodige flexibiliteit.

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

6.2 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.

6.3 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 afwijkingen, en eventueel nadere eisen en specifieke gebruiksregels.

Wonen

Aan de woningen in het plangebied wordt de bestemming "wonen" (W) gegeven. Binnen deze bestemming zijn verschillende woningtypen aanwezig.

Waar van het wonen afwijkende functies zijn gevestigd, zijn deze met een aanduiding in de verbeelding aangegeven. Die functies kunnen daardoor worden gehandhaafd.

Nieuwe van het wonen afwijkende functies worden niet toegestaan. Uiteraard is binnen de in Dordrecht geldende regels wel beroepsuitoefening aan huis toegestaan.

De hoofdbebouwing (de woning) is toegestaan binnen het bouwvlak. Van de gronden buiten het bouwvlak mag maximaal 50 % met een maximum van 50 m² worden bebouwd en overdekt.

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

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

De planregel kent mogelijkheden van afwijking zoals:

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

Gemengd

Voor veel gebieden is de bestemming 'Gemengd' opgenomen. Die mengbestemming komt voor in 3 variaties:

gemengd - 1: gebieden, straten met overwegend wonen en de mogelijkheid van een andere functie op de begane grond. Detailhandel en horeca zijn alleen toegestaan in panden waar dit nu reeds aanwezig is. Deze panden zijn in de verbeelding van een aanduiding voorzien.

gemengd - 2: gebieden, straten met overwegend wonen en de mogelijkheid van een andere functie op de begane grond, inclusief detailhandel (de zgn. aanloopstraten). Horeca is mogelijk via een afwijkingsprocedure, indien deze een positieve bijdrage levert aan het functioneren van de aanloopstraat.

gemengd - 3: panden waarbij een menging van functies is toegestaan en waarbij het wonen geen uitgangspunt is. Wonen is wel toegestaan voorzover er vanuit de milieuopectiek (denk aan externe veiligheid vanwege het spoor) geen problemen zijn.

De vestiging van belwinkels en internetcafés wordt in navolging van de opgestelde beleidsnotitie in dit bestemmingsplan niet toegestaan; de bestaande vestigingen (alleen gevestigd binnen 'gemengd - 2') kunnen worden gehandhaafd via een zogenaamde uitsterfregeling. Zodra de betreffende vestiging verdwijnt is nieuwe vestiging niet meer toegestaan.

De hoofdbebouwing is toegestaan binnen het aangegeven bouwvlak; aan- en bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn ook toegestaan buiten het bouwvlak, waarbij is bepaald dat langs de Burgemeester de Raadtsingel in het gedeelte tussen de Stationsweg en de Toulonselaan niet voor de huidige voorgevel mag worden gebouwd. Voor uitzonderingsgevallen is een mogelijkheid van afwijking opgenomen.

De verdiepingen zijn bestemd voor wonen.

Van de voorgeschreven woonfunctie op de verdieping(en) kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken indien de verdieping nodig is voor het goed functioneren van de op de begane grond toegestane functie, dan wel indien de feitelijke

ligging/indeling van het pand niet geschikt is/is te maken voor bewoning c.q. financieel niet-lonend is.

De ongeschiktheid van een pand door de feitelijke ligging kan bijvoorbeeld een gevolg zijn van de aanwezigheid van horeca in de directe omgeving (denk aan aanpandige situatie). Het is onjuist in zo'n situatie het wonen verplicht voor te schrijven.

Bij een ontheffingsverzoek zal door aanvrager één van (of beide) bovengenoemde aspecten moeten worden aangetoond.

Een verdieping kan dus in feite, met inbegrip van de afwijkingsmogelijkheid, voor drie "soorten" functies worden gebruikt:

- wonen
- ten behoeve van een goede bedrijfsvoering van de begane grond-functie
- functie niet gekoppeld aan de begane grond-functie, indien het pand niet geschikt is/is te maken voor bewoning c.q. financieel niet-lonend is. Uiteraard gaat het uitsluitend om binnen de bestemming toegelaten functies.

Waar nu op de verdieping reeds een andere functie dan wonen aanwezig is, mag deze worden gehandhaafd.

Centrum

De bestemming 'Centrum' is gelegd op de bebouwing langs de Stationsweg, Johan de Wittstraat en het oostelijke deel van de Spuiboulevard. Binnen deze bestemming zijn verschillende functies toegestaan, voorzover ze een hoogwaardige publieke uitstraling hebben. Daarbij gaat het niet alleen om het aantrekken van publiek, maar om de totale uitstraling (soort voorziening, aantrekkelijkheid, "thuishoren" aan deze route) die een belangrijke route als deze verdient.

Binnen deze bestemming zijn de benoemde functies toegestaan voorzover ze de gewenste uitstraling hebben. Die uitstraling is met name van belang voor de begane grond. Omdat op deze gronden geen primaat is weggelegd voor detailhandel is bewust gekozen voor deze regeling en niet zoals in de binnenstad voor het alleen toestaan van detailhandel en het koppelen van andere functies aan een afwijking.

Omdat de panden aan de Cornelis de Wittstraat niet behoren tot de hoofdroute station - binnenstad is uitdrukkelijk geregeld dat daar op de begane grond ook wonen is toegestaan.

De functies detailhandel en dienstverlening zijn gekoppeld aan een maximum oppervlakte van 1000 m² bvo per pand. Een grotere oppervlakte kan via een afwijking -gehoord de Adviesraad Detailhandel- voorzover er een positieve bijdrage wordt geleverd aan de gewenste aantrekkingskracht van het gebied en er geen sprake is van ontwrichting van de detailhandelsstructuur. Bij een oppervlakte groter dan 2000 m² bvo moet op grond van de bepalingen in de provinciale Verordening Ruimte vooraf advies worden gevraagd aan het REO.

Horeca is niet rechtstreeks toegestaan, maar gekoppeld aan een afwijking en kan worden toegestaan voorzover een positieve bijdrage wordt geleverd aan de gewenste aantrekkingskracht van het gebied.

Binnen deze regeling is de combinatie van functies in de huidige situatie over het algemeen toegestaan: bankkantoren met baliefunctie, atelier, hotel, café-restaurant, zijn functies die passen in deze "aanloopstraat" van station naar de binnenstad v.v.

Waar op de verdiepingen wordt gewoond is een ander gebruik, behoudens de mogelijkheid van afwijking, niet toegestaan.

Bedrijf

De bestemming 'Bedrijf' komt vooral voor bij het Van Neurenburgpad. De bestaande situatie met bedrijven is hier als zodanig bestemd en ook de garageboxen hebben die bestemming gekregen.

Voor de beoordeling van de toelaatbaarheid van bedrijven is aansluiting gezocht bij de in deze gemeente toegepaste Staat van Bedrijfsactiviteiten, gebaseerd op het

V.N.G.-rapport "bedrijven en milieuzonering". In overleg met de Milieudienst Zuid-Holland-Zuid is bepaald, dat de categorieën 1 en 2 toelaatbaar zijn. Er zijn op die regel twee uitzonderingen en wel bij een aannemers/timmerbedrijf aan de Vrieseweg en een groothandel in siervissen aan het Van Neurenburgpad. Deze locaties zijn in de verbeelding afzonderlijk aangeduid.

De verkoop van vuurwerk wordt op basis van een opgestelde beleidsnotitie in dit bestemmingsplan niet toegestaan; de bestaande vestiging Van Neurenburgpad 2 kan worden gehandhaafd via een zogenaamde uitsterfregeling. Zodra de betreffende vestiging verdwijnt is nieuw vestiging niet meer toegestaan.

Hoewel volstrekt helder dat binnen een gebied als de Schil (en de daarbinnen als regel toegestane categorieën 1 en 2) bedrijfsactiviteiten als bedoeld in artikel 41 lid 3 Wet geluidhinder juncto artikel 2.1 lid 3 Besluit omgevingsrecht niet zijn toegestaan, is dit voor de helderheid toch in de betreffende planregel vermeld.

Bij de Staat van Bedrijfsactiviteiten is een toelichting gevoegd waarin nader is ingegaan op de werking en de mogelijkheden van afwijking en wijziging.

Tuin

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

Deze gronden dienen vooral een groene uitstraling te krijgen.

Maatschappelijk

De scholen, kerken en maatschappelijke voorzieningen in het plangebied hebben de bestemming 'Maatschappelijk' gekregen.

Binnen deze bestemming zijn maatschappelijke voorzieningen in de vorm van zorginstellingen en religieuze voorzieningen afzonderlijk aangeduid en aan de huidige locaties gebonden. Er is een mogelijkheid van afwijken van die regel opgenomen onder voorwaarde dat er geen onevenredige hinder voor de omgeving mag zijn.

Omdat het niet ondenkbaar is dat enkele 'maatschappelijk locaties' binnen de planperiode zullen verdwijnen, is in de planregels de mogelijkheid van wijziging in de bestemming 'Gemengd-3' opgenomen.

Cultuur en Ontspanning

Deze bestemming is gelegd op theater Kunstmin. In de regels is uitdrukkelijk geregeld dat zelfstandige horeca (horeca die niet direct verbonden is met het theater) is toegestaan. Om de plannen voor uitbreiding zonodig te kunnen verwezenlijken is een mogelijkheid van afwijking opgenomen om het bouwvlak te vergroten en de bouwhoogte (deels) te vergroten.

Kantoor

Langs delen van de Spuiboulevard komt de bestemming 'Kantoor' voor. Die bestemming is ook gelegd op enkele incidentele plekken, zoals nabij de Zwijndrechtse brug en langs de Burgemeester de Raadtsingel. De verwachting is dat op deze locaties binnen de planperiode sprake zal blijven van deze functie. Wel is in planregels opgenomen dat burgemeester en wethouders bevoegd zijn via een ontheffing per pand tot maximaal 1500 m² de functies 'maatschappelijk' en 'cultuur en ontspanning' toe te staan.

Een uitzondering op deze regel wordt gevormd door het kantoor van Jeugdzorg aan het Kromhout. Omdat daar het verdwijnen van deze functie niet is uitgesloten, is in de planregels de mogelijkheid van wijziging in de bestemming 'Gemengd-3' opgenomen.

Groen

Structurele groengebieden, zoals Rozenhof, Beverwijcksplein hebben de bestemming 'Groen' gekregen. De inhoud van deze bestemming is standaard en spreekt voor zich. Vermeldenswaard is een opgenomen wijzigingsbevoegdheid voor een perceel tussen de Singel en het Kasperspad. Reeds sedert het bestemmingsplan "Kasperspad" (1995) is hier een mogelijkheid opgenomen voor de bouw van maximaal 13 woningen, te ontsluiten via het Kasperspad. De gedachten gingen hierbij uit naar een soortgelijk woningproject als bij de naastliggende Herma Josinahof. In het bestemmingsplan "Schil-oost" (2007) is deze mogelijkheid opgenomen.

Aangezien er in al die jaren geen planontwikkeling heeft plaatsgevonden wordt nu uitgegaan van de bestemming 'groen' en de mogelijkheid om daar via planwijziging woningen toe te voegen. Aangezien een woningproject als de Herma Josinahof op deze locatie niet meer aan de orde is, en -zo er al gebouwd gaat worden- een transparantere opzet eerder voor de hand ligt, is een transparante opzet en daarmee een zeer gering aantal woningen (maximaal 6, afhankelijk van het woningtype) een voorwaarde voor het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat in de planregels uitdrukkelijk is opgenomen dat er vooraf zekerheid moet zijn over de wijze van ontsluiten.

Groen - Park

Deze bestemming is gelegd op Park Merwestein. De inhoud komt uit het geldende bestemmingsplan.

Verkeer

De bestaande wegen en pleinen zijn bestemd voor 'Verkeer'. De inhoud van deze bestemming is standaard en spreekt voor zich.

In deze bestemming is ook het parkeerdek in het binnengebied Blekersdijk opgenomen en hetzelfde geldt voor de autoboxen in het gebied tussen Singel en Kasperspad. Omdat er bij dit laatste plannen zijn om de huidige verouderde situatie te verbeteren, zijn de huidige bouwgrenzen achterwege gelaten en is maximum bebouwingspercentage opgenomen, dat overeenkomt met de huidige bebouwing.

Ook de parkeervoorziening aan de Weeskinderendijk is opgenomen met de aanduiding (p), maar doordat geen bouwhoogte is ingeschreven mag er alleen op maaiveldniveau worden geparkeerd.

De locatie van het openbaar vervoersstation (busstation) bij het NS-station is eveneens binnen deze bestemming aangeduid. De wachtruimtes voor het openbaar vervoer langs de Johan de Wittstraat en de Spuiboulevard zijn niet afzonderlijk aangeduid; dergelijke voorzieningen zijn niet plaatsgebonden, maar kunnen via een afwijking worden toegestaan.

Bijzondere vermelding verdient de opgenomen wijzigingsbevoegdheid achter de bebouwing aan de Spuiboulevard (nabij Matthijs Balenstraat). Op deze wijze kan onder voorwaarden het bouwvlak ten behoeve van de bestemming 'Centrum' worden vergroot.

Verkeer - Railverkeer

De spoorlijn Rotterdam-Dordrecht is opgenomen binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'. Er is een bouwvlak opgenomen voor het stationsgebouw en de overige bebouwing in de nabijheid daarvan en voor de fietsenstalling.

De huidige functies zijn in de regels beschreven.

In de regels is ook uitdrukkelijk beschreven dat voorzieningen als liften, trappen, brugverbindingen over de sporen, zijn toegestaan.

Water

De bestaande watergangen zijn bestemd voor 'Water'. De inhoud van deze bestemming is standaard en spreekt voor zich.

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.

Waarde - Beschermd Stadsgezicht

Vanwege de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht is in het plan een regeling opgenomen, die toeziet op het behoud c.a. van de straatwanden. De van belang zijnde straatwanden zijn aangeduid met een zogenaamde structuurbepalende lijn. Vervanging of verandering van de bestaande bebouwing en toevoeging van nieuwe bebouwing is slechts toelaatbaar met behoud en zonodig verbetering van de structuur van de gevelwand en op zodanige wijze, dat voor wat betreft schaal, gevelgeleding, hoogte differentiatie, kapvorm, silhouetvorming en rooilijn, aansluiting wordt gevonden bij de bestaande omgeving.

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen indien dat nodig is voor een juiste aansluiting op de bestaande omgeving. Vooraf wordt de welstandsmonumentencommissie om advies gevraagd.

Een regeling voor een sloopvergunning is achterwege gelaten, omdat de er in een Beschermd Stadsgezicht reeds wettelijk een sloopvergunning is vereist.

Waarde - Archeologie

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 100 cm;
- grondwerkzaamheden tot een oppervlakte van 50 m² ;
- archeologisch onderzoek door een gekwalificeerd archeoloog;

Molenbiotoop

De molen aan de Noordendijk heeft op grond van de Provinciale Verordening Ruimte een invloedsgebied waar geen hogere bebouwing is toegestaan. Dat gebied ligt voor een deel

in dit bestemmingsplan en is daarom in de verbeelding aangeduid en in de regels voorzien van een regeling.

Externe Veiligheid

De spoorlijn Breda-Dordrecht-Rotterdam heeft een beoordelingszone groepsrisico dat zich uitstrekt in dit bestemmingsplan. De zone is in de verbeelding aangeduid en in de regels is opgenomen dat in dat gebied de vestiging van beperkt zelfredzame personen niet is toegestaan. In de begripsbepaling is dit nader gedefinieerd.

Voorts is in de regels bepaald dat wijziging van huidige functies en/of nieuwbouw uitsluitend is toegestaan indien met een berekening wordt aangetoond dat het groepsrisico niet toeneemt.

Overig

Bij iedere bestemming zijn voorts ondermeer inrichtingsregels, bouwregels, mogelijkheden van afwijking opgenomen.

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

6.4 Algemene regels

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

- * Antidubbeltelbepaling;
Het artikel "Antidubbeltelbepaling" bevat bepalingen om te voorkomen dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft. Het opnemen van dit artikel is verplicht voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.
- * Algemene bouwregels;
In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels geregeld die voor alle bestemmingen kunnen gelden. Bijvoorbeeld extra bouwmogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen zoals balkons, galerijen en kelders.
- * Algemene gebruiksregels;
Deze gebruiksregels geven aan wat in het plan in ieder geval onder verboden gebruik wordt verstaan.
Aandacht wordt gevraagd voor de algemene gebruiksregels waarin ondermeer een regeling voor de beroepsuitoefening aan huis (inclusief de vrije beroepen) is opgenomen. Doel van deze regeling is de bescherming van de woon- en leefsituatie ter plaatse.
Naast een maximum percentage en oppervlakte en het feit dat de beroepsuitoefenaar ter plaatse dient te wonen, is bepaald dat activiteiten, die op voorhand geen overlast voor de woonomgeving veroorzaken, zonder meer zijn toegestaan. Indien de kans op overlast wel aanwezig is, dient een afwijking te worden aangevraagd, zodat van geval tot geval een afweging kan worden gemaakt.
Binnen deze regeling is ook de vestiging van Bed & Breakfast mogelijk.
In de betreffende planregels is voorts een regeling opgenomen voor ondergeschikte horeca. Aangegeven is wat onder ondergeschikte horeca wordt verstaan en binnen welke bestemmingen en in welke gevallen dit is toegestaan.
- * Algemene afwijkingsregels;
In dit artikel is in aanvulling op de mogelijkheden van afwijken uit de bestemmingen nog een aantal algemene mogelijkheden om af te wijken opgenomen. Het

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

6.5 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 7 Economische uitvoerbaarheid

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet overwegend in het vastleggen van de huidige situatie en de mogelijkheden van de geldende bestemmingsplannen. Op onderdelen zijn in het plan nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

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.

Een exploitatieplan is niet nodig indien met de betreffende initiatiefnemers een overeenkomst gesloten over kostenverhaal. In enkele gevallen is een eventuele ontwikkeling mogelijk gemaakt via een wijzigingsbevoegdheid. Kostenverhaal kan dan plaatsvinden op het moment van toepassen van de wijzigingsbevoegdheid.

Met initiatiefnemers van in het bestemmingsplan rechtstreeks opgenomen nieuwe ontwikkelingen wordt voor de vaststelling van het bestemmingsplan een overeenkomst voor kostenverhaal gesloten. Voor ontwikkelingen die zijn gekoppeld aan een wijzigingsbevoegdheid wordt zo'n overeenkomst gesloten voorafgaand aan het toepassen van die bevoegdheid.

Een exploitatieplan is eveneens niet nodig voor uitvoering van bouwplannen, die reeds in het geldende bestemmingsplan mogelijk zijn gemaakt.

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

HOOFDSTUK 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Inspraak

De Visie is tot stand gekomen na verschillende gesprekken met belanghebbenden. In het najaar van 2009 zijn is gestart met bijeenkomsten, rondetafelgesprekken en een enquête via de gemeentelijke website. De rapportage van het communicatietraject is op 2 februari 2010 aan de gemeenteraad voorgelegd. Vervolgens is de Visie opgesteld. Voor de vaststelling van de Visie is in mei 2011 de mogelijkheid van inspreken bij de gemeenteraad via het zogenaamde sprekersplein geboden en is de mogelijkheid van reactie via de website geboden.

De Visie is gebruik voor het opstellen van het bestemmingsplan.

Het voorontwerp bestemmingsplan was onderwerp van inspraak in de periode 23 augustus - 5 oktober 2011.

Van de mogelijkheid om in te spreken is door verschillende personen gebruik gemaakt. Als gevolg daarvan is het bestemmingsplan op onderdelen aangepast.

In de bijlagen is het verslag van de inspraak opgenomen.

8.2 Overleg

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

1. Provincie Zuid-Holland
2. Rijkswaterstaat
3. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
4. Waterschap de Hollandse Delta
5. KPN Telecom Netwerkdiensten
6. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
7. Vrom-Inspectie, Regio West
8. Kamer van Koophandel
10. Nederlandse Spoorwegen
11. TenneT TSO
12. Nederlandse Gasunie
13. Veiligheidsregio
13. Gemeentebestuur Zwijndrecht

Het Waterschap, Tennenet en de Gasunie hebben bericht dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

De Provincie Zuid-Holland, de Vrom-Inspectie, de Kamer van Koophandel en de Veiligheidsregio hebben een reactie ingediend.

Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

Als gevolg van de ontvangen reacties is het bestemmingsplan op onderdelen aangepast.

In de bijlagen is het verslag van het overleg opgenomen.

Bijlagen

BIJLAGE Notitie naar aanleiding van inspraakreacties

1. Inleiding

In uw vergadering van 15 augustus 2011 heeft u het voorontwerpbestemmingsplan "Schil" vrijgegeven voor de inspraak.

Vervolgens is met ingang van 25 augustus 2011 gedurende 6 weken de gelegenheid geboden om op het plan in te spreken.

Het plan is volledig op de website van de gemeente geplaatst en de pdf-bestanden konden worden gedownload. Op 29 en 30 augustus 2011 zijn druk bezochte inloopbijeenkomsten gehouden in het stadskantoor.

2. Inspraakreacties

Van de mogelijkheid om in te spreken op het voorontwerpbestemmingsplan is door verschillende personen gebruik gemaakt.

Ingevolge de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp) is het niet toegestaan om persoonsgegevens zonder een wettelijke verplichting of absolute noodzaak elektronisch beschikbaar te stellen. In bestemmingsplanprocedures moet hiermee rekening worden gehouden. Dit houdt in dat geen NAW-gegevens (naam, adres, woonplaats) of andere persoonsgegevens die vallen onder de Wbp elektronisch ter inzage mogen worden gelegd. In een vertrouwelijke bijlage treft u de NAW-gegevens aan van de insprekers.

3. Behandeling inspraakreacties

De reacties worden onderstaand van commentaar voorzien. De reactie (het bezwaar) wordt eerst in het kort *cursief* aangehaald.

Enkele reacties zijn gelijklopend en deze worden dan ook gezamenlijk behandeld.

Inspraakreacties 1 en 2

In deze zienswijze, waarbij sprake is van identieke brieven zijn, worden bezwaren gemaakt tegen:

- *het ontbreken van beperkingen voor de functies die zijn toegestaan binnen de bestemming 'Centrum' en 'Gemengd-1'.*
- *ook voor wonen is geen maximum opgenomen, terwijl het aantal woningen zeer bepalend is voor de druk die op de omgeving ontstaat.*
- *het bestemmingsplan biedt daardoor onvoldoende rechtszekerheid*
- *verlies van privacy, uitzicht door nieuwbouw ter plaatse van de huidige panden Cornelis de Wittstraat 42 en 44 en een tweelaagse parkeergarage*
- *verhuur van zolderappartement wordt minder aantrekkelijk, waardoor verlies van inkomsten ontstaat*
- *geluidoverlast, last van uitlaatgassen van parkeervoorziening*
- *door hoogte aan de Johan de Wittstraat zal de zon in de woning ongeveer 1 uur eerder verdwijnen*
- *het realiseren van woningen aan de Koningin Wilhelminastraat gaat ten koste van zonuren in voor- en najaar*
- *het realiseren van daktuinen aan de Koningin Wilhelminastraat en op de parkeergarage gaat ten kosten van de privacy*
- *de plannen maken het mogelijk dat het woon- en leefklimaat onaanvaardbaar wordt aangepast.*

Commentaar:

Allereerst wordt enige aandacht besteed aan de voorgeschiedenis.

Het voorontwerpbestemmingsplan "Schil" geeft de opzet van het bouwplan voor het voormalig postkantoor aan de Johan de Wittstraat (plan Post 120) aan. Al op 10 oktober 2006 is door de gemeente in principe ingestemd met een ontwikkeling ter plaatse en is besloten een procedure tot vrijstelling van het geldende bestemmingsplan "Schil-West" te doorlopen. Tijdens deze zogenaamde artikel 19 WRO-procedure zijn de nodige zienswijzen ingediend. Voor de gemeente was dat aanleiding om met de ontwikkelaar te overleggen over een planaanpassing. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in een behoorlijk aangepast plan met veel minder bouwvolume dan aanvankelijk.

De nieuwe planvorming is toegelicht tijdens informatiebijeenkomsten. Met direct belanghebbenden, waaronder insprekers, heeft afzonderlijk overleg plaatsgevonden.

In de richting van de ontwikkelaar heeft de gemeente aangegeven dat de nieuwe opzet zal worden opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan "Schil". Gevolg is dat met het realiseren van de planonderdelen die niet passen in het geldende bestemmingsplan, moet worden gewacht tot dat het nieuwe bestemmingsplan in werking treedt.

De functies die binnen de bestemmingen 'Centrum' en 'Gemengd-1' zijn toegestaan komen vrijwel overeen met hetgeen in het geldende bestemmingsplan is toegestaan, waar de bestemmingen voorkomen onder respectievelijk de benamingen 'centrumvoorzieningen' en 'gemengd woongebied'.

Binnen de bestemming 'Centrum' is het grootste verschil dat nu de functie wonen wordt genoemd, terwijl die in het geldende bestemmingsplan niet overal binnen 'centrumvoorzieningen' is toegestaan.

Functies als kantoren, maatschappelijk, bedrijven, ateliers, sportieve- en recreatieve dienstverlening, zijn in het geldende bestemmingsplan niet gebonden aan een maximum oppervlakte of een locatie.

De bestemming 'Centrum' komt in het nieuwe bestemmingsplan veel minder voor en wel alleen bij de Stationsweg, de Johan de Wittstraat en een klein stukje van de Cornelis de Wittstraat en van de Spuiboulevard. In feite typisch een gebied waar in ieder geval op de begane grond detailhandel en horeca een rol kunnen spelen en op de overige verdiepingen andere functies (met name kantoren) en in een enkel geval het wonen voorkomende functies zijn.

De beperking voor allerlei toegelaten functies zit in het gegeven dat een nieuwe vestiging is beperkt tot de begane grond en eerste verdieping (en wonen op de overige verdiepingen) en het gegeven dat er sprake moet zijn van een hoogwaardige publieke uitstraling.

Echter, gelet op deze inspraakreactie en een gevoerde discussie in de Adviesraad voor Detailhandel, wordt voorgesteld:

- de vestiging van detailhandel en dienstverlening te beperken tot maximaal 1000 m² bvo per pand en voor grotere vestigingen een afwijkmogelijkheid op te nemen, waarbij vooraf de Adviesraad moet worden gehoord en bij vestigingen van groter dan 2000 m² vooraf het REO om advies moet worden gevraagd.
- de vestiging van horeca-1 wordt gebonden aan een afwijking, gehoord de Adviesraad.
- wonen is uitgangspunt in situaties waar nu wordt gewoond; waar dat niet het geval is mag wel worden gewoond, maar is het geen 'verplichting'.

In de inspraakreacties wordt verzocht voor het wonen een maximum op te nemen. De noodzaak om een maximum aantal woningen op te nemen wordt in dit plangebied niet gezien.

Er is sprake van een stedelijk gebied waarin ook wonen een belangrijke functie is. Het voorontwerpbestemmingsplan kent voor nieuwe woningen verplichtingen als het voldoen aan de bepalingen van de Wet geluidhinder en het parkeren op eigen terrein. Voorts moet uiteraard worden voldaan aan bepalingen als bouwen binnen het bouwvlak en de maximale hoogtemaat.

Voor de bestemming 'Gemengd-1', die overigens in de directe omgeving van Post 120 niet voorkomt, geldt globaal hetzelfde als in het geldende bestemmingsplan voor 'gemengd woongebied': wonen op de verdieping, andere functies op begane grond, behoudens detailhandel en horeca.

Het voorontwerpbestemmingsplan regelt voor wat betreft de toelaatbaarheid van functies in hoofdopzet hetzelfde als het geldende bestemmingsplan "Schil-west" en wijkt ook niet af van regelingen in soortgelijke gebieden in de stad.

Er is geen aanleiding te veronderstellen dat door de wijze van bestemmen de rechtszekerheid in het geding zou zijn.

Bij het beoordelen van de overige bezwaren is ook van belang te bezien welke bouw mogelijkheden het geldende bestemmingsplan biedt.

Geldend bestemmingsplan:

- ter plaatse van de panden Cornelis de Wittstraat 42 en 44 wordt uitgegaan van een woonbestemming en een maximale bouwhoogte van 15 m.
- Voor het overige geldt de bestemming 'centrumvoorzieningen' met aan de Johan de Wittstraat een maximale bouwhoogte van 25 m en aan de Koningin Wilhelminastraat van 16 m.
- Bebouwing van het binnengebied is mogelijk tot 4 m.

Nieuw bestemmingsplan:

- ter plaatse van de panden Cornelis de Wittstraat 42 en 44 wordt uitgegaan van de bestemming 'Centrum' en een bouwhoogte van maximaal 19 m en een grotere bouwdiepte.

- Voor het overige geldt eveneens de bestemming 'Centrum' met aan de Johan de Wittstraat een maximale bouwhoogte van 25 m en aan de Koningin Wilhelminastraat van 16 m.
- De parkeergarage achter de percelen van insprekers heeft een hoogte van ca. 2.80 m, maar door de borstwering van 1.20 m komt de hoogte uit op ca. 4 m. De parkeergarage naast het perceel van inspreker 2 heeft de eerste meters een hoogtemaat van 4 m en op een afstand van ca. 6 m vanaf de perceelsgrens wordt dit inclusief de hoogtemaat voor de bodemlaag van de binnentuin een hoogte van ca. 5.80 m, maar door de borstwering van 1.20 m komt de hoogte uit op ca. 7 m. In het voorontwerpbestemmingsplan is hiervoor abusievelijk een maat van 4 m aangegeven.

Door de grotere bouwdiepte ter plaatse van Cornelis de Wittstraat 42 en 44 komt die bebouwing dicht bij de woningen van insprekers. De afstand tot de woningen van insprekers blijft dan altijd nog ca. 30 m. en dat is in stedelijk gebied een acceptabele afstand.

Doordat ter plaatse wordt uitgegaan van een woonfunctie wordt voorgesteld de bestemming 'Centrum' te wijzigen in 'Wonen'. Daarmee blijft de bestemming gelijk aan die in het geldende bestemmingsplan.

Aan de Johan de Wittstraat worden op een afstand van ca. 40 m (en verder) van de woning van inspreker 2 hogere bouwhoogten toegestaan. Daar staat tegenover dat de bouwdiepte van de direct aangrenzende nieuw te bouwen woningen aan de Koningin Wilhelminastraat minimaal 8 m ondieper is dan het geldende bestemmingsplan toelaat.

Het feit dat er kan worden geparkeerd maakt voor het overgrote deel geen verschil met het geldende bestemmingsplan: ook daar kan op het perceel naast inspreker 2 in twee lagen worden geparkeerd. Verschil is dat er nu een dak opkomt met daarboven een gemeenschappelijke tuin, waardoor de bouwhoogte wordt verhoogd.

Met name door de afstanden waarvan nog steeds sprake is en het verhoudingsgewijs geringe verschil van de bouwdiepten aan de Cornelis de Wittstraat is er op het gebied van privacy en verlies van uitzicht naar de mening van de gemeente geen sprake van een onacceptabele situatie.

Voor genoemde milieuaspecten (geluid, uitlaatgassen) is regelgeving van toepassing waaraan bij het aanvragen van een omgevingsvergunning moet worden voldaan.

Hoewel de huidige situatie ook al kan wijzigen door toepassing van de mogelijkheden uit het geldende bestemmingsplan valt niet te ontkennen dat de opgenomen bouwmogelijkheden een verandering van de huidige woon- en leefsituatie voor insprekers inhouden.

Met de constatering dat de locatie van Post 120 een prima plek is voor het ontwikkelen van het voorgenomen programma, is het dan vervolgens de vraag of dit alles voor onaanvaardbare situaties in de woon- en leefomgeving zorgt. De geringe afname van zon, zoals uit de zonnestudies blijkt is naar de mening van de gemeente aanvaardbaar en hetzelfde geldt voor de afstand van de nieuwbouw aan de Cornelis de Wittstraat ten opzichte van de woningen van insprekers. Ter plaatse van de nieuwe woningen aan de Koningin Wilhelminastraat laat het geldende bestemmingsplan een groter bouwvolume toe (15 m diep en een bouwhoogte van maximaal 16 m) en ook daardoor is de situatie naar de mening van de gemeente niet onaanvaardbaar.

Het is onjuist dat insprekers stellen dat niet goed is gekeken naar het woon- en leefklimaat. Er is in het al jaren durende proces wel degelijk gekeken naar de belangen van de omgeving en op advies van de gemeente is het bouwplan door de ontwikkelaar behoorlijk aangepast. Maar zoals hiervoor reeds aangegeven blijft er sprake van een verandering van de huidige woon- en leefsituatie, die echter door de gemeente niet als onaanvaardbaar wordt geoordeeld.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de zonnestudies door de ontwikkelaar aan insprekers zijn verstrekt, dat als gevolg van gevoerde gesprekken het bouwplan al enkele malen is aangepast, dat wordt gesproken over een grondtransactie.

Voorgesteld wordt binnen de bestemming 'Centrum' de detailhandel en dienstverlening te binden aan een maximum oppervlakte van 1000 m² bvo per pand en het toestaan van grotere oppervlakten te koppelen aan een afwijking (onthefving). Bij oppervlakte groter dan 2000 m² bvo moet vooraf het REO om advies worden gevraagd.

Voorts kan horeca-1 alleen worden toegestaan via een afwijking (onthefving). Daarbij moet vooraf de Adviesraad voor Detailhandel worden gehoord.

Wonen is uitgangspunt in situaties waar dat nu reeds aanwezig is.

Ter plaatse van Cornelis de Wittstraat 42 en 44 wordt de bestemming 'Centrum' gewijzigd in 'Wonen'.

De hoogtemaat van de parkeergarage met binnentuin wordt in de verbeelding gesteld op 7 m.

Inspraakreactie 3

In deze zienswijze worden bezwaren gemaakt tegen de opgenomen bouw mogelijkheden voor Post 120:

- *verminderde lichtinval door grotere bouw mogelijkheden op naastliggend perceel Cornelis de Wittstraat 42-44*
- *vermindere van het ruimtelijke of vrije gevoel*
- *verdwijnen groene buffer tussen panden insprekers en Post 120*
- *bouw open parkeergarage op korte afstand*

commentaar:

Voor de voorgeschiedenis van de bouwlocatie Post 120 wordt verwezen naar het commentaar op de onder 1 en 2 genoemde inspraakreacties.

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Schil' gaat ter plaatse van Cornelis de Wittstraat 42 – 44 uit van de bestemming 'Centrum' met een maximale bouwhoogte van 19 m, terwijl het geldende bestemmingsplan uit gaat van de bestemming 'woongebied' met een bouwhoogte van maximaal 15 m. Doordat ter plaatse wordt uitgegaan van een woonbestemming kan de bestemming 'Centrum' worden gewijzigd in 'Wonen'. Daarmee blijft de bestemming gelijk aan die in het geldende bestemmingsplan.

De diepere en hogere bouw mogelijkheden hebben gevolgen voor het appartementencomplex van insprekers, waarbij wel dient te worden beseft dat het geldende bestemmingsplan ter plaatse van Cornelis de Wittstraat 42 – 44 ook aanvullende bebouwing mogelijk maakt. Zowel de dieptemaat, als de hoogtemaat sluit aan bij het complex Post 120 en zijn daardoor ruimtelijk-stedenbouwkundig niet onacceptabel.

De zonnestudies geven aan dat er voor het direct aangrenzende deel van het appartementen-complex sprake is van een geringe afname van bezonning.

Er is sprake van een parkeervoorziening voor de bewoners en gebruikers van Post 120 en daarmee zijn er minder verkeersbewegingen dan in een openbare parkeergarage.

De parkeergarage moet voldoen aan relevante regelgeving, waarin onder meer aspecten als geluid en luchtkwaliteit worden getoetst.

Lichthinder wordt voorkomen door aan de rand een borstwering te plaatsen van 1.20 m.

De door insprekers genoemde "groene buffer" wordt in het geldende bestemmingsplan niet beschermd en kan op basis van dat plan derhalve ook verdwijnen.

Het geheel overziend is er naar de mening van de gemeente geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

Voorgesteld wordt ter plaatse van Cornelis de Wittstraat 42 en 44 de bestemming 'Centrum' te wijzigen in 'Wonen' en voor het overige niet tot aanpassingen over te gaan.

Inspraakreactie 4

In deze zienswijze wordt bezwaar gemaakt tegen:

- *de opgenomen wijzigingsbevoegdheid ter plaatse van Spuiboulevard/ Beverwijcksplaats (gebouw ANWB).*

commentaar:

De begrenzing van het gebied van de wijzigingsbevoegdheid ligt op ca. 7 m van het pand Beverwijcksplaats 2/4. Deze wijzigingsbevoegdheid is opgenomen om mogelijk in de toekomst te kunnen komen tot een uitbreiding van het daar nu aanwezige bouwvolume. In het kader van het recente onderzoek naar locatiemogelijkheden voor een bioscoop is een uitbreiding van het bouwvolume ter plaatse aan de orde gekomen. Er zijn nu geen concrete plannen.

Het opnemen van de wijzigingsbevoegdheid betekent niet dat het gehele vlak bebouwd moet worden: er kan ook een kleiner bouwvlak worden toegevoegd. Belanghebbenden worden betrokken bij een wijzigingsplan en hebben mogelijkheden van zienswijzen en beroep.

De begrenzing van het wijzigingsgebied is gerelateerd aan de maatvoering van het bestaande gebouw en het gegeven dat er een straat met een normaal profiel dient over te blijven.

Het nu bepalen van een andere begrenzing van het wijzigingsgebied en daarbij bijvoorbeeld de begrenzing volgen zoals door inspreker is aangegeven is bij gebrek aan welk planinitiatief dan ook, volstrekt willekeurig.

Het aanpassen van de bestrating zoals door inspreker verzocht is geen onderwerp voor een bestemmingsplan. Wel zal de wens worden doorgegeven aan de sector Stadsbeheer.

Voorgesteld wordt de begrenzing van het wijzigingsgebied niet aan te passen.

Inspraakreactie 5

In deze zienswijze wordt verzocht:

- *de achterste bouwgrens in oostelijke richting te verschuiven*
- *een hoogtemaat van 4 m op te nemen voor de te bouwen garages*

commentaar:

Bij het opstellen van het voorontwerpbestemmingsplan was bekend dat de bestaande garageboxen vervangen gaan worden. Doordat er geen concreet plan voorhanden was zijn de bestaande garages niet gedetailleerd ingetekend, maar is gekozen voor een maximum bebouwingspercentage. Dat percentage stemt overeen met de huidige hoeveelheid bebouwing.

In de inspraakreactie wordt verzocht de bouwgrens aan de oostzijde te verschuiven en de bouwhoogte in het middengebied te bepalen op maximaal 4 m.

De ruimte die er nu is tussen de opgenomen bouwgrens en bestemmingsgrens aan de oostzijde van het perceel wordt gebruikt voor het parkeren van caravans, campers en oude auto's. Door de bouwgrens te verschuiven tot de bestemmingsgrens kan de bebouwing worden opgeschoven en verdwijnt de rommelstrook.

Dit betreft dan het gedeelte bij de nieuw te bouwen garages; bij het gedeelte van het bedrijfsverzamelgebouw hoeft de bouwgrens niet te worden opgeschoven. Daar kunnen de betreffende gronden worden gebruikt als parkeerterrein ten behoeve van de bedrijfsbebouwing. Het perceel kan voor het bedrijfsverzamelgebouw een bedrijfsbestemming krijgen (behouden) met een bouwhoogte van maximaal 7 m en voor het overige deel wordt een bestemming opgenomen gericht op garageboxen, i.c. de bestemming 'Verkeer' (ga). Deze krijgen een bouwhoogte van maximaal 4 m, met dien verstande dat de hoogte nabij de oostelijke perceelsgrens niet meer mag bedragen dan 3 m. Deze 3 m stemt overeen met de bouwhoogte van bijgebouwen die bewoners van de Oranjelaan ook op hun erf mogen bouwen.

Gelet op het voorgaande is het opnemen van een afwijkingsbevoegdheid om de bouwhoogte te kunnen verhogen tot 7 m, niet meer nodig en kan deze worden geschrapt.

Voorgesteld wordt in te stemmen met de gedane verzoeken en daarbij de opgenomen afwijkingsmogelijkheid voor een bouwhoogte tot 7 m te schrappen.

Inspraakreactie 6

Deze zienswijze heeft betrekking op:

- *om de deelgebieden 6 en 7 (gebieden ten oosten van de Blekersdijk) op een positieve manier te ontwikkelen is het noodzakelijk te kiezen voor kwaliteit boven kwantiteit; zet in op hoogwaardige woningbouw, pas de maatvoering van nieuwbouw bij de omgeving aan*
- *verminder de druk van zorginstellingen door verhuizen te stimuleren*
- *bescherm het bestaande groen, waarbij waardevol particulier groen de status structureel groen kan krijgen*
- *een hotel van 80 kamers op het Vrieseplein voldoet niet aan de gewenste kwaliteit*
- *de speelhal heeft een negatieve invloed op de wijk*
- *er zijn onvoldoende mogelijkheden voor waterberging en door de steeds verdere verdichting wordt dit probleem steeds groter*

commentaar:

Zoals in het voorontwerpbestemmingsplan is vermeld is het bestemmingsplan primair opgezet om te voldoen aan de wettelijke taak om over actuele bestemmingsplannen te beschikken. Er wordt vooral uitgegaan van de bestaande situatie.

Voor het gedeelte ten oosten van de Blekersdijk is het bestaande –recente- bestemmingsplan "Schil-oost" nagenoeg 1 op 1 overgenomen. Dat bestemmingsplan kent al een systeem met bouwvlakken, waardoor onder andere ook de achtergevelrooilijnen zijn opgenomen en het volledig volbouwen van percelen is uitgesloten. In het plandeel "Schil-west" waren deze bouwvlakken nog

niet opgenomen en is dat derhalve nu een wijziging, waarbij in het algemeen de bouwvlakken zijn gelegd om de huidige bebouwing. Voorts wordt de huidige situatie beschermd door vooruit te lopen op de aanwijzing tot Beschermd Stadsgezicht en het opnemen van een daarop gerichte regeling.

De gewenste bescherming van de kwaliteiten van het gebied blijkt naar onze mening uit deze maatregelen.

Het is een gegeven dat in het plangebied zorginstellingen zijn gevestigd. In het bestemmingsplan zijn deze "vastgezet" op hun huidige locatie en is de vestiging van nieuwe zorginstellingen niet zo maar mogelijk. Bovendien is geregeld dat de huidige panden van de zorginstellingen bij het verdwijnen van de zorginstellingen kunnen worden gewijzigd in een andere bestemming. Het stimuleren van verhuizingen is geen onderwerp voor een bestemmingsplan.

Het bestaande 'openbaar' groen is waar mogelijk als zodanig bestemd, dan wel opgenomen binnen de bestemming 'Verkeer'. Het eventueel bestemmen van particulier groen geeft geen garantie dat het groen behouden blijft. De bestaande regeling in "Schil-oost" is overgenomen en die stemt overeen met regelingen in andere gebieden in de stad. Voor het behoud van bestaand waardevol groen gelden andere regelingen, zoals de APV, Boomstructuurplan en de Bomenlijst. De discussie over groen in het binnengebied Blekersdijk is met inspreker al eerder gevoerd. Het geldende bestemmingsplan "Schil-oost" geeft ter plaatse de mogelijkheid om een parkeerdek te realiseren.

Het voorontwerpbestemmingsplan gaat niet uit van de bouw van een hotel aan het Vrieseplein. Er is een mogelijkheid tot planwijziging opgenomen en daarvoor is in de verbeelding een gebied aangegeven. Er is geen sprake van concrete planvorming met welk aantal kamers dan ook.

De speelhal op de hoek van het Vrieseplein is een bestaand bedrijf dat beschikt over de vereiste vergunningen en dat overeenkomstig het huidige bestemmingsplan is bestemd. Voor aspecten van openbare orde bestaat afzonderlijke regelgeving en is het bestemmingsplan niet het juiste instrument.

De bestaande watergangen worden in dit bestemmingsplan behouden; ook op dit onderdeel is er geen verschil met het geldende bestemmingsplan. Het nieuwe bestemmingsplan gaat in het algemeen uit van de bestaande bebouwing en de mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan.

Waterschap Hollandse Delta dat in haar rol onder meer toeziet op het compenseren van water bij toename van verharding, heeft met het voorontwerpbestemmingsplan ingestemd.

De aanpak van de problematiek van waterberging is primair de taak van het Waterschap. Aan de hand van deze inspraakreactie zal dit onderwerp met hen worden besproken.

Voorgesteld wordt naar aanleiding van deze inspraakreactie geen wijzigingen aan te brengen.

Inspraakreactie 7

In deze zienswijze wordt bezwaar gemaakt tegen:

- *de bouwmogelijkheden op het binnenterrein Blekersdijk (hotel, parkeerdek/ parkeergarage)*

Commentaar:

Het planinitiatief om een hotel aan het Vrieseplein te bouwen is door de gemeente positief ontvangen en daarom opgenomen in de Visie Schil, waarover de afgelopen jaren enkele malen overleg heeft plaatsgevonden. In de inspraakreactie wordt de tekst aangehaald die voortkomt uit die Visie.

Het voorontwerpbestemmingsplan gaat niet uit van de bouw van een hotel aan het Vrieseplein, omdat er geen sprake is van een concreet plan waarover overeenstemming bestaat. Er is een mogelijkheid tot planwijziging opgenomen en daarvoor is in de verbeelding een gebied aangegeven.

Dat gebied kent in het geldende bestemmingsplan 'Schil-oost' de bestemming 'Verkeer' waarbinnen de bouw van een parkeerdek is toegestaan.

Zodra er sprake is van een concreet plan zal moeten worden gezien of daaraan medewerking kan worden verleend via genoemde wijzigingsbevoegdheid. In de planregels is geformuleerd dat:

- er sprake moet zijn van een hotel dat een meerwaarde voor de stad oplevert
- de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 13 m

- de woon- en leefsituatie in de naaste omgeving niet op ontoelaatbare wijze negatief wordt beïnvloed.

In de plantoelichting is verwoord dat bij het laatste criterium aspecten als verkeer- en parkeeroverlast, daglichttoetreding, bezonning aan de orde dienen te komen.

Gelet op deze en andere inspraakreacties is het gebied waarop de wijzigingsbevoegdheid betrekking heeft nogmaals bezien en is geconcludeerd dat dit kleiner van omvang kan zijn. Binnen de bestemming 'Gemengd' (aan het Vrieseplein en het Monument op het binnengebied) kan via een afwijking (onthefing) een hotel eventueel worden toegestaan. Verder blijft een deel van het binnengebied beschikbaar voor parkeren. Deze gebiedsdelen behoeven geen onderdeel uit te maken van de wijzigingsbevoegdheid en daarom kan het met '3' aangegeven wijzigingsgebied worden verkleind. Voorts wordt in de regels toegevoegd dat er aansluiting moet worden gevonden bij de kenmerken van het beschermd stadsgezicht.

In samenhang met het voorgaande zullen de gronden achter de Blekersdijk evenals in het geldende bestemmingsplan worden bestemd voor 'Verkeer' (met een parkeerdek tot een bouwhoogte van 4 m).

Het is een gegeven dat in het plangebied zorginstellingen zijn gevestigd. In het bestemmingsplan zijn deze "vastgezet" op hun huidige locatie en is de vestiging van nieuwe zorginstellingen niet zo maar mogelijk. Bovendien is geregeld dat de huidige panden van de zorginstellingen bij het verdwijnen van de zorginstellingen kunnen worden gewijzigd in een andere bestemming.

De inspraakreactie merkt op dat het geldende bestemmingsplan aan het Vrieseplein alleen 'lichte' horeca toestaat en dat een hotel met restaurant daar niet onder valt. Deze opmerking is onjuist: een hotel-restaurant wordt in de landelijk gebuikte indeling van horeca- activiteiten wel degelijk ingedeeld bij de lichte vormen van horeca.

Met verwijzing naar de tekst over het binnenterrein Blekersdijk wordt in de inspraakreactie gesteld dat een parkeergarage in dit gebied niet nodig is.

Het voorontwerpbestemmingsplan maakt door een opgenomen bouwhoogte een parkeerdek (1 laag) mogelijk. Er wordt nu ook geparkeerd en dat kan binnen deze bestemming worden voortgezet.

Het gebied voor parkeren is kleiner dan in het geldende bestemmingsplan omdat de gronden ter plaatse van het monumentale pand zijn opgenomen met de bestemming 'Gemengd-1' en in het zuidelijk deel is een bestemming 'Maatschappelijk' gelegd.

De in de inspraakreactie genoemde alternatieve locaties voor een hotel kunnen volgens de regels van het voorontwerpbestemmingsplan daar inderdaad voor worden gebruikt, soms rechtstreeks en soms met een afwijking (onthefing). Er zijn echter geen verzoeken voor die locaties.

Er zijn geen plannen voor een 65 m hoog gebouw achter het voormalige Zuiveringsschap. Via een wijzigingsbevoegdheid kan er bebouwing worden toegevoegd tot een hoogte van maximaal 15 m; in samenhang daarmee kan een toren van maximaal 50 m worden gerealiseerd. Zoals in de toelichting aangegeven komt die maximale bouwhoogte uit het gestelde in de Structuurvisie Dordrecht 2020. Als het de komende jaren zover komt, zijn er verschillende voorwaarden waaraan moet worden voldaan en in de procedure is er voor belanghebbenden de gelegenheid zienswijzen in te dienen.

Voorgesteld wordt naar aanleiding van deze inspraakreactie het gebied van de wijzigingsbevoegdheid te verkleinen, in samenhang daarmee de bestemming 'Verkeer' (met een parkeerdek) uit het geldende bestemmingsplan op te nemen en voor het overige geen wijzigingen aan te brengen.

Inspraakreactie 8

In deze zienswijze wordt bezwaar gemaakt tegen:

- *de bouw van een parkeergarage aan het Kromhout*

commentaar:

Zoals in de inspraakreactie is aangegeven is er besluitvorming van de gemeenteraad over de bouw van een parkeergarage aan het Kromhout. Doordat er op het moment van het opstellen van dit voorontwerpbestemmingsplan geen sprake is van een concreet plan, is er bewust geen op een parkeergarage gerichte bestemming opgenomen. Het bestemmingsplan geeft hetzelfde aan als het geldende bestemmingsplan "Schil-oost" en voegt daar een wijzigingsbevoegdheid aan toe: via die

bevoegdheid kan een parkeergarage worden gerealiseerd. In de procedure die dan moet worden doorlopen is er de gelegenheid voor belanghebbende om zienswijzen in te dienen. Het gebied van de wijzigingsbevoegdheid is ruim genomen en betekent niet dat straks ook dat gebied volledig bebouwd gaat worden. Zoals bekend hebben de eerder getoonde schetsontwerpen betrekking op een parkeergarage op de gronden van "Van Damme". Zoals in de toelichting

verwoordt is een groter gebied opgenomen omdat mogelijk de toegang tot de parkeergarage buiten de locatie "Van Damme" kan komen.

In de regels is inmiddels toegevoegd dat het gaat om een ondergrondse parkeergarage en dat in samenhang daarmee op die garage woningbouw kan plaatsvinden waarbij een afstand van 6 m tot de Spuihaven in acht dient te worden genomen. Bovendien is benadrukt dat dit alleen kan bij de locatie "Van Damme".

Via dezelfde wijzigingsbevoegdheid kan voorts de bouwhoogte over maximaal 25 % van het bouwvlak met 3 m worden verhoogd. Ook dit wordt beperkt tot de locatie "Van Damme" en daardoor kan het percentage worden verhoogd naar 40.

Voor het overige deel van het gebied van de wijzigingsbevoegdheid zijn regels opgenomen die benadrukken dat daar alleen een ontsluiting van de parkeergarage kan komen en dat voor een groot gedeelte bebouwing aan het Kromhout gehandhaafd dient te blijven. Nabij de Noordendijk is aan het Kromhout bebouwing mogelijk in samenhang met de ingang/uitgang van de parkeergarage met de maximaal hoogte van 13 m en achter deze bebouwing is ter plaatse van Kromhout 17 bebouwing mogelijk met aan de zijde van de Noordendijk een bouwhoogte van maximaal 6 m.

Voorgesteld wordt naar aanleiding van deze inspraakreactie te benadrukken dat er sprake is van een ondergrondse parkeergarage en dat daarop deels woonbebouwing is toegestaan, mits een afstand van 6 m tot de Spuihaven in acht wordt genomen. Dit geldt alleen voor de "Van Damme-locatie"; voor het overige kan binnen het gebied van de wijzigingsbevoegdheid zo nodig een ontsluiting voor de parkeergarage tot stand worden gebracht.

Voor bebouwing ter plaatse van Kromhout 17 worden aanvullende regels opgenomen om te benadrukken dat de bouwhoogte nabij de Noordendijk maximaal 6 m mag zijn.

Inspraakreactie 9

Deze zienswijze heeft betrekking op:

- *de wens tot behoud van het groene karakter van de gronden langs de Spuihaven*

commentaar:

Er is langs het water van de Spuihaven in het gedeelte tussen de Noordendijk en de Vriesebrug sprake van privé gronden, die in de meeste gevallen worden gebruikt als tuin en erf.

Aan de zijde van het water is op veel percelen beplanting aangebracht.

Het voorontwerpbestemmingsplan respecteert dit. Weliswaar is er sprake van de bestemming 'Gemengd -1', maar de bouwvlakken liggen niet aan het water, maar aan het Kromhout. Uiteraard is behoud c.q. uitbreiding van groen binnen deze bestemmingsregeling ook mogelijk.

Zoals bij inspreker 8 reeds is aangegeven wordt bij de wijzigingsbevoegdheid voor de parkeergarage vermeld dat een afstand van 6 m tot de Spuihaven in acht moet worden genomen.

Voorgesteld wordt naar aanleiding van deze inspraakreactie geen wijzigingen aan te brengen.

Inspraakreactie 10

Deze zienswijze heeft betrekking op:

- *de wijze van bestemmen van de tuinen van de Clara en Mariahof*

commentaar:

Het is uiteraard niet de bedoeling ter plaatse de situatie te wijzigen. Er kan worden ingestemd met de inspraakreactie.

Voorgesteld wordt conform de inspraakreactie de betreffende gronden te bestemmen tot 'Tuin'.

Inspraakreactie 11

Deze zienswijze heeft betrekking op:

- *het bouwvlak dat is gelegd om het kantoorpand Burgemeester de Raadtsingel 93A*

Commentaar:

Het voorontwerpbestemmingsplan "Schil" is een vervolg op de opgestelde Visie "Schil-west"; aan die Visie is de afgelopen jaren gewerkt, is regelmatig gecommuniceerd, zijn workshops georganiseerd, is een afzonderlijke website ingericht en zijn (vergader)bijeenkomsten georganiseerd. Niet alleen met in het gebied verspreide brieven, maar ook via de pers is daaraan aandacht besteed.

De inspraakmogelijkheid op het voorontwerpbestemmingsplan is op de gebruikelijke wijze bekendgemaakt. Bovendien is er in het plangebied een brief verspreid waarin melding is gemaakt van deze mogelijkheid en is ook gewezen op de twee inloopbijeenkomsten die op 29 en 30 augustus 2011 zijn georganiseerd.

Het in 2000 opgestelde bestemmingsplan "Schil-west" kent een planvorm die in die periode in Dordrecht (en ook in den lande) veelvuldig werd toegepast, het zogenaamde globale eindplan. Bestemmingsplannen die een globaal kaartbeeld hebben waardoor heel veel lijkt te kunnen. Maar dat beeld wordt door allerlei voorschriften ingeperkt.

In dit plangebied vindt bijvoorbeeld een inperking plaats door de problematiek van Externe Veiligheid: de bepaling dat in het gehele gebied maximaal 50.000 m² bvo risico-gevoelige bebouwing mag worden toegevoegd.

Bovendien blijkt uit uitspraken van de Rechtbank Dordrecht en de Raad van State dat deze plannen onvoldoende de ligging van rooilijnen aangegeven en doordat de werking daarvan niet is uitgesloten, de bouwverordening aanvullende werking heeft.

Mede vanwege de betreffende uitspraken is het in Dordrecht al enkele jaren gemeengoed geworden te werken met bouwvlakken en daarbij in de meeste gevallen uit te gaan van de bestaande bebouwing.

Ook in het voorontwerpbestemmingsplan "Schil" is dit gedaan en op het gebied van Externe Veiligheid is (noodgedwongen) geoordeeld dat de bestaande situatie uitgangspunt is bij het bepalen van het zogenaamde groepsrisico.

Zowel gebruikswijzigingen, als nieuwbouw zijn niet toegestaan en van dat verbod kan een afwijking (onthefving) worden verleend indien wordt aangetoond dat het groepsrisico niet toeneemt.

Ter plaatse van Burgemeester de Raadsingel 93A is de huidige situatie al vele jaren aanwezig en er is op geen enkele manier blijk gegeven van een mogelijke wijziging in die situatie.

Het nu aangeven van een groter bouwvlak omdat "in geval van het mogelijk moeten zoeken naar nieuwe huurders in de toekomst en er huurders worden gevonden die hier een nieuw en groter gebouw willen realiseren", is gegeven de problematiek van Externe Veiligheid geen argument om nu maar bouwruimte "veilig te stellen".

Het voorontwerpbestemmingsplan probeert plannen die concreet zijn en waarover overeenstemming bestaat op te nemen, zo nodig kunnen toekomstige initiatieven met een wijzigingsbevoegdheid worden opgenomen. Ook van deze aspecten is niet gebleken.

Mocht er ondanks dit in de loop der jaren een initiatief komen dat ruimtelijk-stedenbouwkundig aanvaardbaar is en er vanuit de Externe Veiligheid geredeneerd geen toename van het groepsrisico oplevert, dan zal dat in overweging kunnen worden genomen.

De verwijzing in de inspraakreactie naar het ruimtelijk beleid van diverse overheden om bij kantorenontwikkelingen te kijken naar inbreiding is uiteraard bekend. We kunnen daar zelfs nog het beleid aan toevoegen om in de nabijheid van openbaar vervoerstations te concentreren. Echter, die andere gemeenten hebben niet zoals Dordrecht een groot Externe Veiligheidsprobleem in hetzelfde gebied.

Voorgesteld wordt naar aanleiding van deze inspraakreactie geen wijzigingen aan te brengen.

Inspraakreactie 12

In deze zienswijze wordt gepleit voor:

- *het verruimen van de gebruiksmogelijkheden van Post 120*
- *het verruimen van de bouwmogelijkheden achter het gebouw van het Zuiveringsschap*

commentaar:

Binnen de bestemming 'Centrum' wordt uitgegaan van publieksgerichte functies op de begane grond en 'wonen' op de verdieping(en). Indien het pand uit meer dan 1 verdieping bestaat en de bovenste worden gebruikt voor wonen, mag ook de eerste verdieping worden gebruikt voor de op de begane grond toegestane functies. Op deze regel wordt een uitzondering gemaakt voor een andere indeling die bestaat op het moment van ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan.

In formele zin kan de opgenomen uitzonderingsregel bij Post 120 tot problemen leiden indien op het moment van ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan de kantoorfunctie nog niet in het pand is teruggebracht, immers dan is er geen bestaande functie waarvoor genoemde uitzondering bestaat.

Naar aanleiding van deze en andere inspraak- en overlegreacties is nogmaals naar de bestemmingsregeling gekeken en met name naar de huidige wijze van gebruik van de panden met deze bestemming. Daaruit blijkt dat in de meeste panden met de bestemming 'Centrum' op de verdieping(en) niet wordt gewoond en het dan ook onjuist is dat nu te gaan voorschrijven en daar dan via de ontsnappingsclausule gebaseerd op de huidige situatie weer van af te stappen. Het lijkt beter te formuleren dat in situaties waar nu wordt gewoond wordt uitgegaan van wonen en het in alle andere situatie vrij te laten. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om de verschillende functies op verschillende verdiepingen te huisvesten.

Voorts wordt binnen de bestemming 'Centrum' toegevoegd dat langs de Cornelis de Wittstraat op de begane grond ook 'wonen' is toegestaan.

Om de functies detailhandel, dienstverlening niet onbeperkt te laten toenemen wordt daarvoor een maximum van 1000 m² per pand opgenomen en wordt rechtstreekse vestiging van horeca-1 niet toegestaan. Horeca- 1 en een grotere oppervlakte voor detailhandel en dienstverlening kunnen worden toegestaan via een afwijking (onthefing) waarbij vooraf de Adviesraad voor Detailhandel moet worden gehoord.

Deze regeling komt mede voort uit de gemaakte opmerkingen door de Adviesraad voor Detailhandel tijdens bespreking van het voorontwerpbestemmingsplan op 21 september 2011. Indien er overigens sprake is van een vestiging groter dan 2000 m² bvo dient vooraf advies te worden gevraagd aan het REO.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat deze regels niet alleen voor Post 120 maar voor de gehele bestemming 'Centrum' worden opgenomen.

Het gebied van de wijzigingsbevoegdheid achter het gebouw van het Zuiveringsschap is zodanig gelegd dat er afstand wordt gehouden tot het naastliggende appartementencomplex. De onbebouwde ruimte die overblijft kan worden gebruikt om parkeergelegenheid te maken c.q. te behouden. Voorts wordt hiermee een (door)zicht op de Spuihaven bereikt. Deze elementen zijn zodanig van belang dat bebouwing op (een deel van) deze gronden vanuit ruimtelijk-stedenbouwkundige overwegingen niet acceptabel is. Met het vergroten van het gebied van de wijzigingsbevoegdheid kan dan ook niet worden ingestemd.

De dieptemaat van 15 m voor het bouwvlak aan de Cornelis de Wittstraat is opgenomen om daarachter ruimte voor een toren te kunnen behouden. Maar indien er in een toekomstig wijzigingsplan geen toren wordt opgenomen, zijn de bouwmogelijkheden op die manier beperkt. Met inachtneming van deze regels kan in het wijzigingsplan bebouwing binnen het perceel worden toegestaan tot een hoogte van maximaal 15 m.

De samenhang van een eventuele toren met de overige bebouwing dient te worden gehandhaafd, omdat het niet gewenst is uitsluitend een toren te bouwen: vanwege de ruimtelijk-stedenbouwkundige opbouw dient er langs de Cornelis de Wittstraat een baserment te komen van maximaal 15 m hoog.

Voorgesteld wordt in te stemmen met de inspraakreactie voor wat betreft het verruimen van de gebruiksmogelijkheden, maar tegelijk voor detailhandel en dienstverlening een maximum oppervlakte op te nemen en horeca-1 niet rechtstreeks toe te laten, maar te binden aan een afwijking (onthefing).

Voorts kan binnen wijzigingsgebied-2 bebouwing op het gehele perceel worden toegestaan tot een hoogte van 15 m en in samenhang daarmee een toren.

Inspraakreactie 13

Deze zienswijze heeft betrekking op:

- *de bestemming ter plaatse van Kromhout 151 -161*
- *de mogelijkheden voor de bouw van een parkeergarage aan het Kromhout*

commentaar:

Het voorontwerpbestemmingsplan is ter plaatse van Kromhout 151-161 afgestemd op de recente besluitvorming van het college van burgemeester en wethouders ten aanzien van die percelen. Die besluitvorming komt er op neer dat er geen redenen zijn af te wijken van de mogelijkheden die het geldende bestemmingsplan "Schil-oost" biedt.

De mogelijke bouw van een parkeergarage aan het Kromhout is in dit voorontwerpbestemmingsplan opgenomen via een wijzigingsbevoegdheid. Voorts is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de woningbouw die mogelijk is aan het Kromhout gedeeltelijk met 1 bouwlaag (maximaal 3 m) te verhogen.

In de inspraakreactie wordt verzocht het bepaalde onder 7.6 sub c onder 1 (de verhoging tot maximaal 3 m over maximaal 25 % van het bouwvlak) te laten vervallen, omdat dit al wordt afdekt door het bepaalde onder 7.6, sub c onder 2 (er mag geen onevenredige hinder voor de omgeving ontstaan). Aan dit verzoek kan niet worden voldaan omdat deze benadering onjuist is: de regel van 25 % ziet niet toe op eventuele hinder voor de omgeving, maar is bedoeld om een stedenbouwkundig acceptabel beeld te laten ontstaan. Dat beeld wordt niet bereikt door over het gehele bouwvlak een bouwlaag toe te voegen.

Aan het verzoek om een hoogtemaat op te nemen voor de parkeergarage kan niet worden voldaan, omdat er sprake dient te zijn van een ondergrondse parkeergarage. Voor de volledigheid wordt dat in de regels nog worden benadrukt. Wel zullen regels worden opgenomen over de woonbebouwing bovenop die garage en de afstand tot de Spuihaven.

Tevens zal in de regels worden aangepast dat het voorgaande alleen betrekking heeft op de "Van Damme-locatie" en dat het overige deel van het wijzigingsgebied is opgenomen om een mogelijke ontsluiting van de parkeergarage mogelijk te maken. Dat wijzigingsgebied zal aan de richting van de Noordendijk worden aangepast zodat ook het perceel Kromhout 17 er in valt.. Tevens zullen er regels worden toegevoegd om de bouwhoogte nabij de Noordendijk (ter plaatse van Kromhout 17) niet hoger te laten zijn dan 6 m. Een hoogtemaat van 13 m zoals inspreker wil, is ter plaatse vanwege de omliggende woonbebouwing niet acceptabel.

In samenhang met het voorgaande wordt de wijzigingsbevoegdheid om aan het Kromhout een bouwlaag te kunnen toevoegen beperkt tot de "Van Damme-locatie" en wordt het percentage gesteld op maximaal 40.

De planregel over ondergronds bouwen is opgenomen in het hoofdstuk "algemene regels". Door het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid voor een parkeergarage aan het Kromhout kan daarvoor te zijner tijd een specifieke –op die garage- geënte bestemmingsregeling worden opgesteld. Daarbij kan dan in het wijzigingsplan worden bepaald of en zo ja op welke locatie binnen het wijzigingsgebied een ondergrondse parkeergarage wordt toegestaan, inclusief al dan niet in acht te nemen afstanden ten opzichte van een openbare weg, buurpercelen etc.

In de plantoelichting zijn elementen aangehaald uit het programma van eisen; deze plantoelichting is niet het instrument om zo'n programma te wijzigen. De in acht te nemen 6 m afstand tot de Spuihaven is van belang en zal daarom ook in de regels worden opgenomen. Voor de goede orde: daaronder kan wel de parkeergarage worden gebouwd.

Voorgesteld wordt te benadrukken dat er sprake is van een ondergrondse parkeergarage en dat daarop deels woonbebouwing is toegestaan, mits een afstand van 6 m tot de Spuihaven in acht wordt genomen. Dit geldt alleen voor de "Van Damme-locatie"; voor het overige kan binnen het gebied van de wijzigingsbevoegdheid zo nodig een ontsluiting voor de parkeergarage tot stand worden gebracht.

Het gebied van de wijzigingsbevoegdheid wordt aangepast met de gronden Kromhout 17.

Inspraakreacties 14 t/m 34

Deze inspraakreacties zijn identiek met dien verstande dat inspreker 14 de reactie op onderdelen anders heeft vormgegeven. Inhoudelijk gaat het echter om dezelfde onderdelen.

De zienswijzen hebben betrekking op:

- *ontbreken van een beleidsplan verkeer*
- *de Singel wordt gezien als een hoofdstructuur voor verkeer/belangrijke verkeersader en daartegen bestaat bezwaar*
- *er wordt geen aandacht besteed aan geluidhinder op de Singel*

– *bestemmingsaanduiding van de Singel lijkt betrekkelijk willekeurig*

commentaar:

Zoals in de inleiding van het voorontwerpbestemmingsplan verwoordt wordt in grote delen van de Schil uitgegaan van de huidige situatie en de geldende bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan is niet opgezet om allerlei nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken, maar vooral om te voldoen aan de wettelijke taak om een bestemmingsplan éénmaal per 10 jaar te herzien. Daarbij is aangegeven dat dit van toepassing is voor het westelijke deel van de Schil en eveneens is aangegeven waarom ook het oostelijk deel van de Schil nu in dit plan wordt opgenomen.

Het bestemmingsplan geeft, zoals ieder bestemmingsplan, de straten en wegenstructuur aan en in Dordrecht wordt dat gedaan met de bestemming 'Verkeer'. Waar in het algemeen de bestemming 'Verkeer' ophoudt beginnen de bouwgrenzen van de andere bestemmingen, zoals 'Centrum', 'Gemengd'.

De inrichting van de bestemming 'Verkeer' oftewel de wijze waarop het verkeer gebruik maakt van die gronden, wordt geregeld via de verkeerswetgeving. Een logische aanpak, omdat anders bij allerlei verkeersmaatregelen telkens het bestemmingsplan gewijzigd moet worden. Daarom gaat dat via de Verkeerswetgeving en daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Het is natuurlijk anders indien er bijvoorbeeld nieuwe verkeersverbindingen moeten worden gemaakt: dan zal het bestemmingsplan dat wel mogelijk moeten maken. Dit is in de Schil niet het geval.

Er is in de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan een afzonderlijke paragraaf opgenomen over 'Verkeer en vervoer' en daar is het Mobiliteitsplan Dordrecht uit 2005 beschreven.

Bij het deel 'onderzoek' is aangegeven dat bestaande verbindingen door en in de Schil gehandhaafd blijven. Er zullen verschuivingen optreden in de mate van belang van deze verbindingen. Het is de doelstelling het verkeerssysteem aan te passen naar een optimale balans tussen bereikbaarheid en de leefbaarheid. Dit wordt bereikt door meer sturing te geven aan verkeersstromen. Het is de ambitie om het buurtvreemde verkeer over de hoofdstructuur af te wikkelen.

Zoals hiervoor aangegeven wordt vooral uitgegaan van de bestaande regeling in de geldende bestemmingsplan. De enige nieuwe ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt is de ontwikkeling van Post 120.

Het in de inspraakreacties aangehaalde hotel aan het Vrieseplein is niet als bouwmogelijkheid opgenomen. Indien er de komende jaren sprake zal kunnen zijn van een dergelijke ontwikkeling zal dat op dat moment moeten worden beoordeeld. De verwachting is echter dat er dan geen sprake zal zijn van extra verkeer ten opzichte van hetgeen in het geldende bestemmingsplan op die locatie al is toegestaan, i.c. een parkeerdek.

Mocht dit in de toekomst aan de orde komen, dan zal hiervoor een wijzigingsprocedure moeten worden gevolgd. Bij een wijzigingsplan komen onderdelen als verkeer en parkeren (dit valt zoals in de toelichting beschreven onder de voorwaarde dat de woon- en leefsituatie in de naaste omgeving niet op ontoelaatbare wijze negatief wordt beïnvloed) en hebben belanghebbenden de gelegenheid daartegen zienswijzen in te dienen.

In tegenstelling tot het gestelde in de inspraakreacties lezen we in de toelichting niet dat de Singel wordt gezien als een hoofdstructuur voor verkeer. Bij het onderdeel openbare ruimte wordt de Singel als hoofdstructuur van het plangebied genoemd, maar dat is anders dan te stellen dat het voorontwerpbestemmingsplan de Singel benoemt als hoofdstructuur voor de verkeersafwikkeling. Hiervoor is reeds aangehaald wat er in het nieuwe bestemmingsplan staat over verkeer. Gelet op de inspraakreacties wordt in de plantoelichting bij de aangehaalde tekst over het afwickelen van het buurtvreemde verkeer over de hoofdstructuur toegevoegd dat met die hoofdstructuur de Burgemeester de Raadsingel wordt bedoeld.

De paragraaf geluid gaat in op de geluidaspecten bij Post 120 omdat daar sprake is een zogenaamde nieuwe situatie en die initiatiefnemer via een akoestisch onderzoek moet aantonen dat er ter plaatse geluidgevoelige bebouwing (i.c. woningen) kunnen worden toegevoegd. Zolang de aanwezige bebouwing en wegenstructuur niet wijzigt is akoestisch onderzoek bij het opstellen van een bestemmingsplan niet nodig. Om die reden richt genoemde paragraaf zich alleen op de nieuwe situatie bij Post 120.

Naast het bestemmingsplan zijn er andere instrumenten die zich bezighouden met geluid. In de toelichting is in dezelfde paragraaf het Actieplan Geluid genoemd en het daarin gestelde dat voor de periode tot 2020 een drempelwaarde is vastgesteld van 65 dB en dat de gemeente zichzelf tot doel stelt boven deze waarde maatregelen te nemen om de geluidsbelasting te verlagen.

De bestemmingen voor de Singel stemmen overeen met die in de geldende bestemmingsplannen. Voor de Nic. Maessingel geldt sedert 2000 het bestemmingsplan "Schil-west" met voor beide zijden de bestemming 'Gemengd woongebied'.

Er wordt uitgegaan van het wonen waarbij op de begane grond een andere functie is toegestaan, zoals kantoor, bedrijf, maatschappelijk. Detailhandel en horeca zijn niet toegestaan. De menging met een andere functie dan wonen op de begane grond komt op diverse plekken reeds voor. Voor de volledigheid: de panden kunnen geheel voor wonen worden gebruikt.

Langs delen van de Singel waar panden vooral een "uitstraling" als woning hebben, is de woonbestemming gelegd. Precies zoals in het geldende bestemmingsplan.

De opmerking over Singel 243 ontgaat ons, temeer omdat het pand geheel voor wonen kan worden gebruikt.

Voorgesteld wordt naar aanleiding van deze inspraakreacties geen wijzigingen aan te brengen. Wel wordt in toelichting bij hoofdstructuur 'Burgemeester de Raadsingel' toegevoegd. De opmerkingen over met name het verkeer dienen op andere podia dan het bestemmingsplan, aan de orde te komen.

4. Overzicht aanpassingen

Naar aanleiding van de inspraakreacties wordt voorgesteld het voorontwerpbestemmingsplan op de volgende onderdelen aan te passen:

1. opnemen van maximum oppervlakte van 1000 m² bvo per pand voor detailhandel en dienstverlening binnen de bestemming 'Centrum'; grotere oppervlakte toestaan via een afwijking en bij oppervlakte groter dan 2000 m² bvo vooraf het REO om advies vragen;
2. rechtstreekse vestiging van horeca-1 binnen de bestemming 'Centrum' niet toestaan, maar binden aan een afwijking;
3. binnen 'Centrum' wordt waar nu wordt gewoon uitgegaan van het wonen op de verdiepingen; waar dat niet is mag er worden gewoon, maar het is geen voorwaarde;
4. bij Cornelis de Wittstraat 42 en 44 wordt uitgegaan van de bestemming 'Wonen';
5. bouwgrens garageboxen in Van Neurenburgpad verschuiven naar oostelijke bestemmingsgrens, hoogte in binnengebied naar maximaal 4 m en afwijkingmogelijkheid naar hoogte van 7 m schrappen; garageboxen krijgen een daarop gerichte bestemming.
6. tuinen Clara en Mariahof worden bestemd tot 'Tuin';
7. de bebouwing aan de Cornelis de Wittstraat (wijzigingsgebied - 2) wordt niet beperkt tot een diepte van 15 m, maar mag over het gehele perceel;
8. gebied wijzigingsbevoegdheid - 3 voor hotel-restaurant aan het Vrieseplein wordt verkleind en gronden achter Blekersdijk krijgen dezelfde bestemming als in het geldende bestemmingsplan ('Verkeer' met mogelijkheid parkeerdek);
9. bij het wijzigingsgebied - 7 voor de parkeergarage aan het Kromhout wordt toegevoegd dat het gaat om een ondergrondse parkeergarage en dat in samenhang daarmee het bouwvlak voor het wonen mag worden uitgebreid (boven parkeergarage), waarbij een afstand van 6 m tot de Spuihaven in acht moet worden genomen;
10. een extra bouwlaag in het gebied van de parkeergarage wordt alleen toegestaan op de "Van Damme-locatie" en wel tot 40 %;
11. voor de gronden buiten de "Van Damme-locatie" worden extra regels opgenomen om te benadrukken dat deze gronden alleen mogen worden opgenomen in een wijzigingsplan indien de gronden nodig zijn voor een ingang/uitgang van de parkeergarage en voorts zijn er regels opgenomen om aan te geven welke bebouwing dan is toegestaan;
12. in de toelichting wordt bij 'hoofdstructuur voor verkeer' toegevoegd dat dit betrekking heeft op de Burgemeester de Raadsingel.

5. Ambtshalve aanpassingen

In de toelichting, regels en verbeelding worden enkele technische aanpassingen doorgevoerd.

Deze komen voort uit gewijzigde inzichten, onjuist weergave, dan wel betere leesbaarheid.

Voorts worden de volgende aanpassingen voorgesteld:

In de verbeelding:

1. de begrenzing van het plangebied wordt ter hoogte van de Oude Maas/Kalkhaven afgestemd op het bestemmingsplan Historische Binnenstad. Aanvankelijk was een gedeelte uit dat bestemmingsplan opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan Schil om op die wijze de geluidzoning van het industrieterrein Dordt West/Groote Lindt te kunnen regelen. Nu blijkt dat dit een groter deel van het plangebied Historische Binnenstad beslaat, is gekozen voor het opstellen van een herziening van dat bestemmingsplan;
2. hoogtemaat parkeerdek met binnentuin bij Post 120 wordt 7 m;
3. het parkeerterrein aan de Weeskinderendijk beslaat een groter gebied dan het gebied dat nu met de aanduiding (p) is aangegeven: dit wordt aangepast;
4. hoogtemaat van het monumentale pand in het binnengebied Blekersdijk wordt gesteld op 10 m;
5. bouwgrenzen bij bestemming 'Maatschappelijk' in binnengebied Blekersdijk worden vanwege behoefte aan meer flexibiliteit achterwege gelaten;
6. het bestaande casino aan de Vrieseweg 32,34,36 is niet conform het geldende bestemmingsplan opgenomen: dit wordt aangepast;
7. naar aanleiding van de discussies in het kader van het Stadsberaad zijn de hoogtematen nogmaals doorgelopen en worden met name in Schil-west op onderdelen naar beneden aangepast;
8. de plannen om aan het Papeterspad een bergingskelder te realiseren worden in de verbeelding (en ook in de regels) opgenomen;
9. de begrenzing van de bestemming 'Cultuur en ontspanning' bij Kunstmin wordt aangepast aan de laatst bekende plannen.

in de regels:

1. omdat de provincie het begrip 'perifere detailhandel' gebruikt wordt het in de regels opgenomen begrip volumineuze detailhandel hierdoor vervangen.
2. in artikel 14 is de hoogtemaat voor een erfafscheiding gesteld op 3 m; omdat de tuinen in dit plangebied veelal aan het openbaar gebied zijn gelegen, dient dit te worden teruggebracht naar 1 m.
3. in artikel 23 lid 2 wordt de formulering voor de regeling van de 'Veiligheidszone – Vervoer gevaarlijke stoffen' zodanig aangepast, dat eerst een verbod wordt geformuleerd en vervolgens een mogelijkheid tot afwijking daarvan wordt opgenomen.
4. In artikel 5 (Centrum) wordt binnen de bestemmingsomschrijving de functie 'sport' toegevoegd.
5. In artikel 16 (Verkeer –Railverkeer) wordt toegevoegd dat via een afwijkingsbevoegdheid aan de achterzijde van het station gebouwd kan worden ten behoeve van een fietsenstalling.

BIJLAGE Notitie naar aanleiding van overlegreacties

1. Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan "Schil" is op 25 augustus 2011 overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening toegezonden aan de volgende overlegpartners:

1. Provincie Zuid Holland
2. Rijkswaterstaat
3. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
4. Waterschap Hollandse Delta
5. KPN Telecom Netwerkdiensten
6. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
7. Vrom-Inspectie, Regio West
8. Kamer van Koophandel
9. Tennet TSO
10. Nederlandse Gasunie
11. Veiligheidsregio
12. Gemeentebestuur Zwijndrecht

2. Inspraakreacties

Het waterschap Hollandse Delta, Tennet, Gasunie hebben bericht dat het plan geen aanleiding geeft om opmerkingen te maken.

Van de volgende instanties zijn opmerkingen ontvangen:

1. Provincie Zuid Holland
2. Vrom-Inspectie Regio West
3. Kamer van Koophandel
4. Veiligheidsregio

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. Provincie Zuid-Holland, brief van 15 september 2011

Aangegeven wordt dat in het bestemmingsplan de volgende punten dienen te worden opgenomen:

- de landgoedbiotoop "Merwestein"
- de molenbiotoop is ook van toepassing op beplanting
- de omschrijving "volumineuze detailhandel" in de begrippenlijst
- bij detailhandel de adviesrol van het REO, zoals bedoeld in artikel 9, lid 5 van de verordening Ruimte.

commentaar:

In de Verordening Ruimte is beschreven dat bestemmingsplannen die nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken voor gronden binnen de biotoop van een historische buitenplaats de waarden van de landgoedbiotoop dienen te beschermen.

In Park "Merwestein" worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het Park heeft een monumentale status en is overeenkomstig de huidige situatie beschreven en dit is identiek aan de beschrijving in het geldende bestemmingsplan "Schil-oost". Gelet op de opmerking van de provincie zal een dergelijke tekst in de plantoelichting worden opgenomen.

De molenbiotoop is opgenomen in de verbeelding en de planregels en er zal aan de regels worden toegevoegd dat deze ook geldt voor beplanting.

Het begrip "volumineuze detailhandel" is overeenkomstig de Verordening Ruimte gewijzigd in "perifere detailhandel" en de omschrijving daarvan is opgenomen in de begrippen.

Naar aanleiding van andere overlegreacties en inspraakreacties wordt binnen de bestemming "Centrum" de rechtstreeks toelaatbaarheid van detailhandel en dienstverlening gesteld op maximaal 1000 m² bvo per pand. Voor een grotere oppervlakte is een afwijking (ontheffing) nodig waarbij vooraf de Adviesraad voor Detailhandel dient te worden gehoord en daarbij is onder meer

het criterium opgenomen dat er geen sprake mag zijn van een ontwrichting van de detailhandelstructuur. Daaraan zal conform de Verordening Ruimte worden toegevoegd dat bij een oppervlakte van meer dan 2000 m² advies aan het REO dient te worden gevraagd.

2. Vrom-Inspectie, brief van 10 oktober 2011

In de brief van de Vrom-Inspectie worden de op/aanmerkingen van de rijksinstanties weergegeven. Het gaat daarbij om:

- het ingaan op het Basisnet Water bij het onderdeel Externe Veiligheid
- in de toelichting aandacht besteden aan de nautische aspecten van de Oude Maas, het Nationaal Waterplan, de Kader Richtlijn Water
- opnemen van toelaatbaarheid van scheepvaartseinen e.d. in regels over 'Verkeer' en 'Water'
- het stroomvoerend regime van de Oude Maas in het plan opnemen
- bij opgenomen wijzigingsbevoegdheden concreet aandacht besteden aan aspecten van beschermd stadsgezicht
- de niet benoemde boomstructuren opnemen
- regeling opnemen voor bescherming van het karakter van de oevers.

Commentaar:

Wateraspecten

Aan het Basisnet Water zal bij het onderdeel Externe Veiligheid aandacht worden besteed. Dat onderdeel is ook aangepast naar aanleiding van het advies van de Veiligheidsregio.

De Oude Maas ligt voor een zeer gering deel in het voorontwerpbestemmingsplan 'Schil'. De toelichting en regels stemmen, voor wat betreft de aspecten die betrekking hebben op de Oude Maas, overeen met het op 22 februari 2011 vastgestelde bestemmingsplan "Historische Binnenstad".

De gemaakte opmerkingen gaan vooral in op het aanhalen van (nieuw) rijksbeleid in de toelichting. Hoewel het onmogelijk is al het (rijks)beleid aan te halen en -gezien de zeer geringe omvang van het plandeel dat hierop betrekking heeft en bovendien niet wijzigt ten opzichte van de huidige situatie- ook niet nodig is, zullen enkele algemene tekstonderdelen worden toegevoegd.

Het verzoek om een afzonderlijke bestemming wordt niet overgenomen, omdat er vanuit eenduidigheid voorkeur bestaat voor het aansluiten bij de bestemmingsregeling in de bestemmingsplannen "Historische Binnenstad", "Willemsdorp-2011", Nieuwe Dordtse Biesbosch, Nieuwe Sliedrechtse Biesbosch. In al deze zeer recente bestemmingsplannen zijn de grote rivieren aangegeven met de bestemming 'Water'. Hierbij merken we tevens op dat het niet gaat om de bestemmingsbenaming, maar primair om hetgeen binnen de bestemming wordt toegestaan. We kunnen constateren dat er geen belemmeringen zijn of worden opgenomen voor het functioneren van het stroomvoerend regime van de Oude Maas

Hoewel in de bestemmingen 'Verkeer' en 'Water' de bouw van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan en scheepvaartseinen e.d. daaronder vallen, kan worden voldaan aan het verzoek om een afzonderlijke regeling op te nemen voor "nautische verkeersvoorzieningen".

Beschermd stadsgezicht aspecten

In het voorontwerpbestemmingsplan zijn 9 locaties opgenomen met een wijzigingsbevoegdheid. De locaties 1 en 2 (respectievelijk achter het ANWB gebouw en achter het gebouw van het voormalige Zuiveringsschap) vallen niet binnen het aan te wijzen beschermd stadsgezicht.

Bij de locaties 4 (Riagg), 5 (Jeugd zorg), 6 (Leger des Heils), 8 (Brandweer) wordt nadrukkelijk verwoord dat ook bij planwijziging maximaal uitgegaan mag worden van de huidige bouwgrenzen en hoogtematen. Deze mogelijkheden van planwijzigingen zijn vooral opgenomen om bij vertrek van de huidige instellingen een andere functie te kunnen toestaan. Naar aanleiding van de opmerkingen van de Vrom-Inspectie zijn voor deze locaties in de toelichting voorwaarden opgenomen die betrekking hebben op het beschermd stadsgezicht.

Bij locatie 9 maakt het geldende bestemmingsplan via een woonbestemming de bouw van maximaal 13 woningen mogelijk; omdat daarvan de afgelopen 18 jaar geen gebruik is gemaakt, is nu een groenbestemming aangegeven met de mogelijkheid om via planwijziging maximaal 6 woningen te kunnen bouwen.

Bij de locaties 3 (hotel/restaurant Vrieseplein) en 7 (parkeergarage Kromhout) is bij het gebruik maken van de wijzigingsbevoegdheid sprake van toename van bebouwing. In de toelichting is voor deze mogelijke ontwikkelingen een aantal randvoorwaarden opgenomen, waarin ook aandacht is besteed aan het beschermd stadsgezicht.

Vanwege de nu gemaakte opmerkingen is voor alle wijzigingslocaties die vallen binnen het aan te wijzen beschermd stadsgezicht in de regels toegevoegd dat er bij het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid aansluiting gevonden moet worden bij de kenmerken van het beschermd stadsgezicht. In de toelichting is aandacht besteed aan die kenmerken.

De boomstructuren waarop wordt gedomd maken in het voorontwerpbestemmingsplan overwegend deel uit van de bestemming 'Verkeer'. Binnen die bestemming is het groen, waaronder de bomen, opgenomen. Voor het behoud van bestaand waardevol groen, waaronder boomstructuren, gelden andere regelingen, zoals de APV, Boomstructuurplan en de Bomenlijst. Het is onnodig geoordeeld eenzelfde regeling ook in het bestemmingsplan op te nemen. De wijze van regeling in het bestemmingsplan is identiek aan de regeling in het op 22 februari 2011 vastgestelde bestemmingsplan "Historische Binnenstad".

Datzelfde geldt voor de opmerking over het karakter van de oevers. De regeling van het water en daarmee de oevers in het voorontwerpbestemmingsplan "Schil" is gelijk aan de regeling in het bestemmingsplan "Historische Binnenstad".

Bijzonder is ook dat de opmerkingen over het beschermd stadsgezicht vooral betrekking hebben op het plandeel Schil-oost en dat plandeel op dezelfde wijze is vormgegeven als in het bestemmingsplan "Schil-oost". Over dat bestemmingsplan oordeelde de toenmalige Rijksdienst voor de Monumentenzorg destijds positief. De enige opmerking die in hun brief van 13 juli 2006 werd gemaakt had betrekking op de beschrijving van het toetsingskader. Onder verwijzing naar het bestaande toetsingskader in de Welstandsnota is antwoord gegeven op die opmerking.

Gelet op de gemaakte opmerkingen is aan het artikel dat betrekking heeft op de regeling van het beschermd stadsgezicht een bepaling toegevoegd dat bij herinrichting van de bestemmingen 'Groen', 'Verkeer' en 'Water' aansluiting moet worden gevonden bij de kenmerken van het beschermd stadsgezicht.

Nu er nog geen sprake is van een formele aanwijzing tot beschermd stadsgezicht en er daardoor geen wettelijk sloopverbod geldt, is een bepaling toegevoegd dat het verboden is te slopen zonder vergunning van burgemeester en wethouders. De inhoud van de regeling is identiek aan die in het geldende bestemmingsplan "Schil-oost".

3. Kamer van Koophandel, brief van 5 oktober 2011

De Kamer van Koophandel geeft aan terughoudend te staan tegenover de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt voor perifere/grootschalige detailhandelsvestigingen in met name voormalig kantoor van het Zuiveringsschap en het ANWB-kantoor. Het forse aantal m2 detailhandel is ook mogelijk omdat nu op de eerste verdieping van deze panden detailhandel wordt toegestaan.

Men verzoekt meer inzicht in de volumeveranderingen, wijziging in de kwaliteit van het winkelaanbod en de gevolgen voor de binnenstad van de beoogde accentverschuiving.

commentaar:

Steeds meer retailers en grote en internationale ketens (o.a. als gevolg van een lagere vloerproductiviteit) zijn op zoek naar grootschalige winkelruimten van 4.000 m2 en meer. Ruimtes die we in de binnenstad gelet op de historische structuur niet voor handen hebben. Het gaat hier om trekkers die wel van belang zijn om de aantrekkingskracht van de binnenstad op gang te houden. Ze zijn op zoek naar locaties waar theoretisch gezien de ruimtes en omgevingscondities (parkeren om de hoek) nog wel beschikbaar zijn.

De schaalvergroting in de retail accommoderen we dan liever in de schil van de binnenstad dan op perifeer gelegen locaties. Immers daar profiteert ook de binnenstad uiteindelijk van.

Uit een onderzoek van DTnP blijkt dat grootschalige trekkers (elektronica, sport, etc.) ook zorgen voor spin-off/ overloop; in Dordrecht kan dit de binnenstad zijn.

Overigens blijft het een theoretisch verhaal, aangezien het naar verwachting niet zal gebeuren dat bijvoorbeeld een grote sportzaak als Decathlon intrek zal nemen in een dure locatie aan de rand van de binnenstad. De meterprijs is voor deze zaken gelet op de over het algemeen te lage vloerproductiviteit te hoog, zeker als alles ook nog een keer getransformeerd moet worden.

Leegstand in de aanloopstraten zoals bijvoorbeeld Voorstraat-west wordt vooral veroorzaakt door de incurantheid van de panden, in combinatie van de hoge huurprijzen en toenemend internetgebruik.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat het geldende bestemmingsplan "Schil-west" binnen de bestemming "Centrumvoorzieningen" op verschillende locaties ook detailhandel en dienstverlening toestaat.

Gelet op deze overlegreactie, gelet op de bespreking in de Adviesraad voor Detailhandel, gelet op de overlegreactie van de provincie, wordt het bestemmingsplan zodanig aangepast dat detailhandel en dienstverlening is toegestaan tot maximaal 1000 m² bvo per pand. Voor grotere oppervlakten is een afwijking (onthefing) nodig gehoord de Adviesraad voor Detailhandel. Daarbij is onder meer het criterium opgenomen dat er geen sprake mag zijn van een ontwrichting van de detailhandelstructuur. Daaraan zal worden toegevoegd dat bij een oppervlakte van meer dan 2000 m² advies aan het REO dient te worden gevraagd.

4. Veiligheidsregio, brief van 25 oktober 2011

De Veiligheidsregio brengt in deze brief haar wettelijke verplichte advies uit.

Commentaar:

Niet alle onderdelen in het advies van de Veiligheidsregio kunnen worden geregeld via een bestemmingsplan.

Delen van het advies zullen in de plantoelichting bij de paragraaf Externe Veiligheid worden verwerkt. Eveneens zal in de regels een bepaling worden opgenomen over het spooreplacement. Het advies wordt integraal als bijlage aan de plantoelichting toegevoegd.

4. Overzicht aanpassingen

Naar aanleiding van de overlegreacties wordt voorgesteld het voorontwerpbestemmingsplan op de volgende onderdelen aan te passen:

De aanpassingen worden alleen benoemd voor zover ze niet al tevens bij de inspraakreacties zijn genoemd.

1. in toelichting wordt aandacht besteed aan landgoedbiotoop "Merwestein";
2. in toelichting worden bij enkele wijzigingsgebieden nadere randvoorwaarden toegevoegd;
3. in toelichting worden passages over verschillende wateraspecten toegevoegd;
4. in toelichting worden gegevens over externe veiligheid aangevuld aan de hand van het advies van de Veiligheidsregio;
5. in regels wordt opgenomen dat de molenbiotoop ook van toepassing is op beplanting;
6. in regels wordt begripsbepaling over perifere detailhandel opgenomen;
7. in regels wordt een afzonderlijke (hoogte)regeling voor "nautische verkeersvoorzieningen" opgenomen;
8. in de regels worden bij de wijzigingsbevoegdheden de regel toegevoegd dat rekening dient te worden gehouden met de kenmerken van het beschermd stadsgezicht en waar mogelijk worden ook specifiek op de locatie gerichte regels toegevoegd;
9. in de regels wordt het spooreplacement nader aangeduid en worden bepalingen opgenomen over het PR en het GR.