

Toelichting

HOOFDSTUK 1 Inleiding

Na een uitvoerige discussie over de woningbehoeften en de woningbouwlocaties op het Eiland van Dordrecht heeft de gemeenteraad op 11 maart 1997 de woningbouwlocaties tot 2005 aangewezen. De locatie Smitsweg is daarbij genoemd als een potentiële woningbouwlocatie waar nader dient te worden onderzocht of voldoende woningen kunnen worden gebouwd

In het Stadsplan Dordrecht 2000 is aangegeven, dat deze locatie wordt gereserveerd voor de lange termijn. Daarbij is de locatie, gezien de ligging in de stad, geschikt geacht voor stedelijke functies, kantoren, bedrijvigheid, stedelijke voorzieningen en woningen.

In de jaren daarna bleek, mede onder invloed van de kantorenmarkt, het vervallen van de realisatie van station Amstelwijck (in ieder geval op korte termijn) en daarmee van knooppuntontwikkeling rond dit station, het aanbod binnen het bestaande areaal en het programma in diverse andere plannen in Dordrecht, dat werkgelegenheid op de Smitsweglocatie in de oorspronkelijk gedachte hoeveelheid geen reële optie meer is.

Op 27 april 2004 heeft het college van burgemeester en wethouders vervolgens opdracht verstrekt tot het opstellen van een programma voor de locatie Smitsweg, waarbij woningbouw als uitgangspunt is genomen.

Op basis van die opdracht is een programma opgesteld.

Door de ontwikkelende marktpartijen is in samenspraak met de gemeente vervolgens een Masterplan opgesteld waarin de opgave als volgt is geformuleerd: "het ontwikkelen van een ruimtelijk plan dat de uitvoering van een woningbouwprogramma, eventueel aangevuld met voorzieningen, op de locatie mogelijk maakt. Hiertoe dient er een duurzaam stedenbouwkundig plan te worden opgesteld dat een rustige en groene woonkwaliteit, flexibele verkaveling en sterke identiteit garandeert. Het plan dient bijzondere aandacht te schenken aan de aanwezige geluidsproblematiek, externe veiligheidsaspecten, een duurzame landschappelijke uitwerking en een heldere gebiedsontsluiting".

In het Masterplan wordt ondermeer verslag gedaan van de locatiekenmerken, de resultaten van verschillende onderzoeken, het stedenbouwkundig ontwerp en de beeldkwaliteit die wordt nagestreefd.

Na een inspraakronde is het Masterplan op 6 november 2007 door burgemeester en wethouders vastgesteld.

Het onderhavige bestemmingsplan "Smitsweg" is gebaseerd op het Masterplan en vormt daarop het vervolg.

HOOFDSTUK 2 Plangebied

2.1 ligging en begrenzing

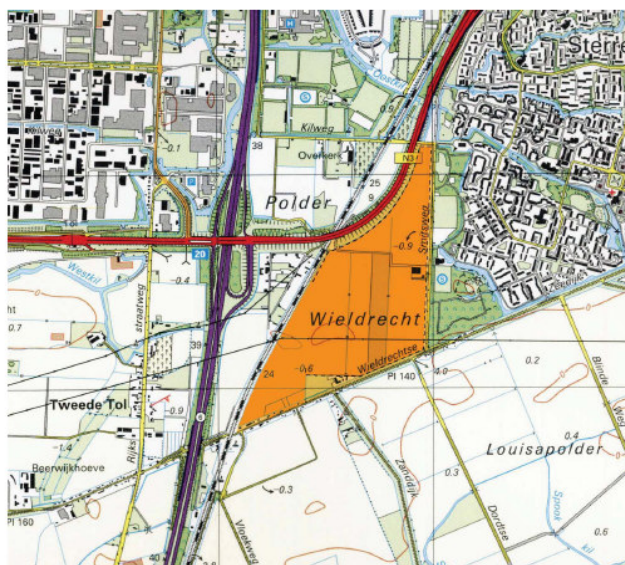
De woonlocatie Smitsweg ligt in het zuiden van de gemeente in de Wieldrechtse polder en wordt als volgt begrensd:

- aan de noordkant: de N3
- aan de oostkant: de Smitsweg
- aan de zuidkant: de Wieldrechtse Zeedijk
- aan de westkant: de spoorlijn Dordrecht-Breda en de N3

In dit bestemmingsplan is ook de ontsluitingsweg tussen de N3 en de spoorlijn opgenomen. De ontsluitingsweg loopt vanaf de Copernicusweg tot de ingang van de woonlocatie Smitsweg.



ligging in groter geheel



begrenzing gebied Smitsweg

2.2 Huidig gebruik en karakteristieken

De bodem van de locatie bestaat uit klei en is grotendeels als akkerland in gebruik. Het plangebied ligt op het snijvlak van verschillende landschappen, waardoor verschillende landschapstypen van invloed zijn op de locatie.

Het Polderlandschap

De Wieldrechtse Zeedijk aan de zuidrand van de polder bepaalt tegenwoordig de grens tussen stad en land. De dijk loopt in oost-west richting. Haaks hierop bepaalt de Dordtsche Kil in noord-zuid richting de oriëntatie van het verkavelings-

patroon van de polders. De noord-zuid gerichte verkaveling is op de locatie duidelijk herkenbaar, al wordt het patroon doorsneden door aangelegde infrastructuur, zoals de A16, N3 en de spoorlijn. Naast de lange lijn van de Wioldrechtse Zeedijk zijn de Kilweg en de Smitsweg als historische lanen nog duidelijk aanwezig. Op de plek waar beide wegen elkaar ontmoeten ligt het landgoed 'Rustenburg'.

Het natuurlijk landschap

De directe nabijheid van het 'natuurlijke' landschap van de Biesbosch heeft indirect invloed op de locatie. Vanaf de Wioldrechtse Zeedijk zijn de buitendijkse polders toegankelijk via insteekwegen die begeleid worden met linten van populieren en essen. De Biesbosch is hier al duidelijk zichtbaar en ervaarbaar. Het natuurlijke landschap wordt gekenmerkt door waterrijke en bosrijke gebieden, waarin elementen als killen en kreken voorkomen.

Het stedelijk landschap

Het moderne, stedelijk landschap heeft grote invloed op de locatie. De zuid-west zijde van de Wioldrechtse Polder wordt doorsneden door infrastructuur. Hierdoor zijn er nieuwe entiteiten ontstaan en is het gebied versnipperd geraakt. De Rijksweg A16 vormt de scheiding tussen wonen aan de oostzijde en werken aan de westzijde. Ter hoogte van het plangebied sluit de regionale ontsluitingsweg N3 aan op de A16. De noordzijde van het plangebied wordt bepaald door het hoge grondlichaam van de N3. Grotendeels parallel aan de A16 loopt de spoorlijn Breda - Dordrecht. De locatie is aan de westzijde 'afgesneden' van bestaande stedelijke structuren. Aan de oostzijde ligt de woonwijk Sterrenburg, echter Sterrenburg is met de 'achterzijde' op het plangebied georiënteerd. De parken Wittenstein en Rustenburgpark liggen tussen de locatie en Sterrenburg als groene buffer.

Het stedelijk gebied van Dordrecht wordt gekenmerkt door wijken die als 'eilanden' naast elkaar liggen. Deze eilanden worden van elkaar gescheiden door infrastructuur en hieraan gerelateerde groenzones, historische dijken en/of parken. De wijken zijn vooral naar binnen georiënteerd, zoals ook in Sterrenburg.

Een belangrijke factor, met grote invloed op de locatie, zijn de onder- en bovengrondse kabels en leidingen met risicozoneringen.

2.3 Historie

De historie van de plek wordt bepaald door de inpoldering van de Polder Wioldrecht. Ruim een eeuw na de Sint-Elisabethvloed, waardoor de Biesbosch is ontstaan, vonden weer de eerste inpolderingen plaats.

De Polder Wioldrecht werd in 1659 bedijkt en was de laatste aanwas polder van de serie bedijkingen die in de 17de eeuw tot stand kwam. Pas ruim een eeuw later werden polders bedijkt ten zuiden van de Wioldrechtse Zeedijk. In de Polder Wioldrecht zijn boomgaarden te vinden die liggen bij zogenaamde Killen (getijde geulen). Langs zo'n kil is zand afgezet waardoor de bodem geschikt is voor fruitteelt.

Boomgaarden vindt men onder andere langs de Kilweg. De polder is rationeel ingedeeld met grote kavels. Dit is overigens maar gedeeltelijk te zien, omdat in de noordelijke helft van de polder inmiddels woningen staan, zoals de boerderij Overkerk aan de Kilweg.

In de 19de eeuw wordt het landschap bepaald door polders waarbinnen de landschappelijke relictten uit de voorgaande eeuwen nog deels herkenbaar zijn.

De 'Wioldrechtsche Polder' bestaat uit akker- en weideland welke op een rationele wijze verkaveld zijn.

Op sommige plekken zijn de killen nog herkenbaar, die als organische waterloopjes in het landschap snijden.

De Wioldrechtse Zeedijk en de Zuidendijk bepalen de contouren van de Polder. Binnen de polder

vormen de verhoogde wegen, herkenbaar als lanen, de lange lijnen. Aan deze lange lijnen, die de verbinding met de historische stad vormen, ontstonden verschillende landgoederen zoals Amstelsluis, Gravenstein en Rustenburg (aan de Smitsweg). Verschillende oude hoeves zoals "Berkenhof" aan de Wieldrechtse Zeedijk zijn tegenwoordig nog aanwezig in het gebied.

2.4 Archeologie

Door RAAP is in november 2004 een geo-archeologische verkenning uitgevoerd omdat realisatie van de plannen voor het plangebied Smitsweg kan leiden tot aantasting of vernietiging van mogelijk aanwezige archeologische resten.

Op grond van beschikbare informatie werd in het plangebied de aanwezigheid van twee stroomgordels verondersteld, waarvoor een middelmatige tot hoge archeologische verwachting zou gelden voor vindplaatsen uit zowel de Prehistorie, de Romeinse tijd als de Middeleeuwen. De belangrijkste conclusie van het onderzoek is dat de op de verschillende geo-archeologische kaarten aangegeven geologische eenheden waaraan een hoge of middelmatige archeologische verwachting wordt toegekend, niet in het plangebied aanwezig zijn, dan wel op grotere diepte liggen. Tijdens het geo-archeologische onderzoek zijn geen eenheden aangetroffen waaraan een middelmatige tot hoge verwachting kan worden toegekend. Daarnaast zijn er ook geen archeologische resten aangetroffen.

In december 2006 en januari 2007 is vervolgens een tweede booronderzoek uitgevoerd.

Daarbij is het plangebied opgedeeld in 3 deelgebieden: A, B en C.

Door deze deelgebieden loopt een aantal stroomgordels met een verschillende datering.

Het betreft hier het Oude Maasje, de Gedempte Devel en een aantal oudere stroomgordels. De kans op het aantreffen van archeologische waarden op deze stroomgordels is redelijk tot groot.

Tijdens het veldonderzoek zijn in totaal 358 boringen verricht in 18 raaien. Hierbij zijn 3 archeologische vindplaatsen aangetroffen:

- het Oude Maasje
- gedempte Devel
- buitenplaats Groenhove

Voor deze vindplaatsen is vervolgonderzoek noodzakelijk indien er sprake is/zal zijn van verstoring.

Het archeologische vervolgonderzoek kan in de vorm van proefsleuven en zal –indien nodig– uiterlijk dienen plaats te vinden voor het aanbrengen van een eventuele voorbelasting. De voorbelasting voor de 1^e fase is al uitgevoerd maar deze valt net buiten de voor proefsleuvenonderzoek geselecteerde locaties.

In mei 2008 is door de gemeente Dordrecht een Programma van Eisen opgesteld voor een deels waarderend en deels karterend proefsleuvenonderzoek.

In de deelgebieden A en C zijn oudere stroomgordels aangetroffen. Vanwege het ontbreken van aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische waarden wordt hiervoor geen vervolgonderzoek aanbevolen.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat ook uit het tweede booronderzoek blijkt dat voor het overgrote deel van het plangebied geen vervolgonderzoek nodig is.



HOOFDSTUK 3 Beleidslijnen

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nota Ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. Deze zijn versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van ruimtelijke waarden en borging van veiligheid.

In de Nota Ruimte wordt het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn.

3.1.2 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is een uitwerking van de Nota Ruimte.

De Nota Mobiliteit geeft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de

komende decennia. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Deze Nota Mobiliteit geeft aan op welke wijze het kabinet dit wil doen.

3.1.3 Vierde Nota Waterhuishouding

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

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

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

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Streekplan Zuid-Holland-Zuid

Het streekplan vormt samen met de Nota Regels voor Ruimte 2006 een belangrijk beleidsdocument voor de verwoording van provinciaal ruimtelijk beleid. Het streekplan beschrijft de hoofdlijnen van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling binnen het streekplangebied voor de periode tot 2010 en geeft een (globale cijfermatige) doorkijk voor de periode daarna. De Nota Regels voor Ruimte bevat de algemene en sectorale kwalitatieve randvoorwaarden waaraan de ruimtelijke plannen van andere overheden en partners moeten voldoen.

In het streekplan is de volgende concrete beleidsbeslissing opgenomen:

Verstedelijking vindt geconcentreerd plaats binnen de verstedelijkingscontour Drechtsteden rond het stedelijk gebied van Dordrecht, Zwijndrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Alblasserdam, Papendrecht, Sliedrecht en 's-Gravendeel.

Op de plankaart is deze verstedelijkingscontour opgenomen en wel ter plaatse van de Wieldrechtse Zeedijk.

De conclusie is dan ook dat de locatie deel uitmaakt van het stedelijk gebied.

De locatie Smitsweg is op de plankaart aangeduid als agrarisch gebied. Het landelijk gebied ten zuiden van de Wieldrechtse Zeedijk is aangeduid als “agrarisch gebied met natuur- en landschapswaarden”.

Het gebied ten westen en ten noorden van de locatie Smitsweg wordt aangeduid als “nieuw bedrijventerrein” en het gebied ten oosten als “bestaand of in uitvoering zijnde stads-of dorpsgebied”.

De strook tussen de Smitsweg en Sterrenburg is opgenomen als “bestaand recreatie- en/of bosgebied”.

In het streekplan is verwoord dat het al langer bestaande op duurzaamheid gerichte ruimtelijke concept van “de compacte stad” steeds minder toereikend is en dat steeds meer een verschuiving naar de “compacte regio” is te zien.

Als kernpunt is geformuleerd dat er binnen de verstedelijkingscontour prioriteit is voor inbreidings- en verdichtingslocaties.

3.2.2 Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010

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

Het plan gaat over het ontwikkelen van ecologische waarden, over kwaliteit van natuur en water

en over kwaliteit van onze leefomgeving. Deze kwaliteitselementen zijn van essentieel belang voor het scheppen en behouden van een aantrekkelijk vestigings- en investeringsklimaat in Zuid-Holland, zo wijst onderzoek uit.

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

3.3 Regionaal beleid

De Drechtsteden hebben in de in 2004 vastgestelde Woonvisie, de nota Spetterend wonen in de Drechtsteden, de ambitie uitgewerkt om in 5 jaar tijd 9.000 woningen in de regio te bouwen. Daarvoor is een gedifferentieerd programma opgesteld dat verspreid over verschillende woonmilieus tot stand moet komen. Met dit programma wordt tegemoet gekomen aan de verschillende woonwensen van de bewoners en wordt een bijdrage geleverd aan de kwaliteitsverbetering van de regio.

In het jaarplan wonen en stedelijke vernieuwing 2008 is de locatie Smitsweg opgenomen met een woningaantal van 600 na 2010.

Met zijn ligging aan de zuidrand van de stad tegen het open buitengebied aan wordt de locatie tot het milieu 'Rust en eigen baas' gerekend. Smitsweg wordt daarbij net boven het middensegment gepositioneerd met zowel rijwoningen, twee onder één kap als vrijstaande woningen.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Dordt Spreekt

Op 11 maart 1997 kwam de gemeenteraad tot besluitvorming over de woningbouwbehoeften en woningbouwlocaties op het Eiland van Dordrecht in de periode tot 2005.

Deze besluitvorming was het resultaat van een breed opgezette discussie met allerlei burgers, partijen en geledingen in de stad.

De locatie Smitsweg is genoemd als een potentiële woningbouwlocatie waar nader dient te worden onderzocht of voor 2005 voldoende woningen kunnen worden gebouwd.

3.4.2 Stadsplan

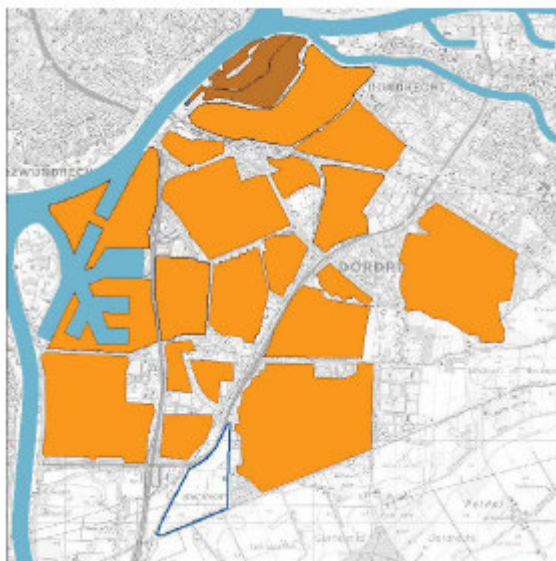
Op 4 april 2000 heeft de gemeenteraad het Stadsplan Dordrecht 2000 vastgesteld.

Het Stadsplan is een vervolg op de Dordtse Structuurvisie en geeft richtingen en hoofdlijnen aan voor de ruimtelijke ontwikkeling van stad en eiland. Het geeft de koers aan voor de lange termijn, de periode 2000-2015, met een doorkijk naar de periode daarna.

Op de punten waar de grootschalige, bovenlokale infrastructuur aansluit op de stad worden knooppunten ontwikkeld, waar concentraties van stedelijke functies ontstaan. Aan de A16 en de spoorlijn toont Dordrecht haar gezicht als aantrekkelijke stad, gelegen aan de Poort van de Randstad. De kansen hiertoe liggen met name rond de knoop A16 - N3 en het Handelspoortgebied.

Het wonen aan de rand van de stad, in de directe nabijheid van het buitengebied is zeer geliefd.

De aanwezigheid van de Biesbosch is een unieke kwaliteit. In de knooppunten wordt ruimte geboden aan woningbouw in een compacte, stedelijke vorm (stadswoningen en appartementen). De Wioldrechtse Zeedijk vormt de scheiding tussen het stedelijk- en het landelijk gebied.



eilandenstructuur Dordrecht

3.4.3 Structuurvisie 2020

In de op 7 april 2009 vastgestelde structuurvisie 2020 is de Smitsweg opgenomen als een woonlocatie met de volgende beschrijving:

Aan de randen van de stad vinden we kleinschalige locaties met een rustig groen milieu. Centraal staat het groene en ruime karakter van de omgeving. Tot dit milieu behoren de gebieden Dordtse Hout, Smitsweg, De Hoven.

Hier is ruimte voor wonen in een ruime, rustige en groene omgeving. Het kan zijn dat er sprake is van overwegend wonen, maar ook dat er sprake is van een sterke menging met bedrijven en recreatieve voorzieningen.

De gebruiksintensiteit is laag. De bebouwing is gevarieerd. De vrijstaande en twee-onder-een-kap-woningen zijn sterk vertegenwoordigd. Ook gestapelde bouw in de vorm van villa's of een landgoedachtige bebouwing behoort tot de mogelijkheden.

Gezien de lage dichtheid zijn er over het algemeen geen maatschappelijke voorzieningen aanwezig.

3.4.4 Woningbouwprogramma

De nadruk in het plan zal moeten liggen op ruime eengezinswoningen op ruime kavels, vrijstaand, twee-onder-één-kap en beperkt ook geschakeld. Een aanzienlijk deel van de woningen, maakt het mogelijk om ook de slaapgelegenheid op de begane grond te hebben, zodat de woningen ook geschikt zijn voor senioren.

De woningen moeten voldoen aan de kwaliteitseisen uit de Checklist Kwaliteitseisen Nieuwbouwwoningen Drechtsteden. De appartementen moeten voldoen ook aan de aanvullende eisen voor woningen voor ouderen in de hoofdstukken B en C.

Een behoorlijk deel, minimaal 10%, van de woningen wordt in particulier opdrachtgeverschap gebouwd. Voor de overige woningen geldt dat er ruime keuzemogelijkheden zijn voor de consument, naar plattegrond en indeling, inrichting en uiterlijk van de woningen, het zogenaamde consument gericht bouwen.

Ook gestapelde bouw in de vorm van villa's of een landgoedachtige bebouwing behoort beperkt tot de mogelijkheden. De ligging aan de rand van de stad met uitzicht over het landschap schept ook kansen voor penthouses van riante afmetingen en bijpassende prijs.

Het gaat op deze locatie om ca. 120 appartementen.

Tot 2015 is er nog een groeiende vraag naar dit woonmilieu, o.a. bij gezinnen in de leeftijdsgroep van 45 tot 65 jaar, maar ook onder senioren, die rust en ruimte aan de rand van de stad zoeken. Overigens moet bij de doelgroep senioren gedacht worden aan actieve en mobiele

senioren, omdat er vanwege de omvang in de buurt zelf weinig of geen voorzieningen zijn.

- Om goed in te kunnen spelen op veranderingen op de woningmarkt is flexibiliteit een sleutelwoord.
- In ieder geval wordt langs de randen van het plangebied (Smitsweg, Wioldrechtse zeedijk, tracé hoogspanningsleiding) ingezet op vrijstaande woningen
- In het overige noord – westelijke deel is een iets meer compacte en intensievere bebouwing aanvaardbaar
- in de ontwikkelings- en realiseringsovereenkomst is met betrekking tot het te realiseren woonprogramma een procesafpraak opgenomen.

Het spreekt voor zich dat wijzigingen in de woningmarkt ook wijzigingen in dit programma kunnen inhouden.

3.4.5 Stedelijke Ecologische Structuur

De nadruk in het plan zal moeten liggen op ruime eengezinswoningen op ruime kavels, vrijstaand, twee-onder-één-kap en beperkt ook geschakeld. Een aanzienlijk deel van de woningen, maakt het mogelijk om ook de slaapgelegenheid op de begane grond te hebben, zodat de woningen ook geschikt zijn voor senioren.

De woningen moeten voldoen aan de kwaliteitseisen uit de Checklist Kwaliteitseisen Nieuwbouwwoningen Drechtsteden. De appartementen moeten voldoen ook aan de aanvullende eisen voor woningen voor ouderen in de hoofdstukken B en C.

Een behoorlijk deel, minimaal 10%, van de woningen wordt in particulier opdrachtgeverschap gebouwd. Voor de overige woningen geldt dat er ruime keuzemogelijkheden zijn voor de consument, naar plattegrond en indeling, inrichting en uiterlijk van de woningen, het zogenaamde consument gericht bouwen.

Ook gestapelde bouw in de vorm van villa's of een landgoedachtige bebouwing behoort beperkt tot de mogelijkheden. De ligging aan de rand van de stad met uitzicht over het landschap schept ook kansen voor penthouses van riante afmetingen en bijpassende prijs.

Het gaat op deze locatie om ca. 120 appartementen.

Tot 2015 is er nog een groeiende vraag naar dit woonmilieu, o.a. bij gezinnen in de leeftijdsgroep van 45 tot 65 jaar, maar ook onder senioren, die rust en ruimte aan de rand van de stad zoeken. Overigens moet bij de doelgroep senioren gedacht worden aan actieve en mobiele senioren, omdat er vanwege de omvang in de buurt zelf weinig of geen voorzieningen zijn.

- Om goed in te kunnen spelen op veranderingen op de woningmarkt is flexibiliteit een sleutelwoord.
- In ieder geval wordt langs de randen van het plangebied (Smitsweg, Wioldrechtse zeedijk, tracé hoogspanningsleiding) ingezet op vrijstaande woningen
- In het overige noord – westelijke deel is een iets meer compacte en intensievere bebouwing aanvaardbaar
- in de ontwikkelings- en realiseringsovereenkomst is met betrekking tot het te realiseren woonprogramma een procesafpraak opgenomen.

Het spreekt voor zich dat wijzigingen in de woningmarkt ook wijzigingen in dit programma kunnen inhouden.

3.4.6 Programma Smitsweg

Burgemeester en wethouders hebben op 6 november 2007 het programma Smitsweg definitief vastgesteld. Voorafgaand daaraan was er reeds een concept-programma, dat mede dienst heeft gedaan bij de opstelling van een Masterplan.

Het definitief vastgestelde programma komt aan de orde in hoofdstuk 5 van deze toelichting.

3.4.7 Masterplan Smitsweg

Het door burgemeester en wethouders op 6 november 2007 vastgestelde Masterplan Smitsweg vormt een belangrijke basis voor de planontwikkeling en daarmee voor dit bestemmingsplan.

In hoofdstuk 6 "Stedenbouwkundige opzet" worden verschillende elementen uit het Masterplan verwoord.



3.4.8 Conclusie

Zoals in het Programma Smitsweg beschreven, geeft de plantontwikkeling (i.c. het Masterplan Smitsweg) op voldoende adequate wijze vorm aan de verschillende beleidsuitgangspunten.

HOOFDSTUK 4 Huidig juridisch planologisch kader

Voor het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

De locatie "Smitsweg" is geregeld in verschillende bestemmingsplannen:

1. Gedeelte Landelijk gebied, vastgesteld 10 december 1979
2. Rondweg – Rijksweg A16, vastgesteld 29 maart 1988
3. Amstelwijck, vastgesteld 14 oktober 1994



HOOFDSTUK 5 Programma

In het door burgemeester en wethouders op 6 november 2007 vastgestelde Programma Smitsweg zijn de uitgangspunten verwoord die bij de ontwikkeling van het gebied in acht dienen te worden genomen.

Het gaat daarbij om elementen als de stads- en landschapsstructuur, de verkeers- en water structuur, zodat met behulp daarvan de positie van het plangebied kan worden bepaald.

Er wordt aandacht besteed aan de programmatische aspecten (wonen, bedrijvigheid, voorzieningen) en de stedenbouwkundige uitgangspunten worden benoemd. De dichtheid en de kwaliteit die wordt nagestreefd, de ontsluiting, de interne wegenstructuur, het parkeren, de fietsstructuur, het openbaar vervoer zijn onderwerpen die in het programma aan de orde komen. Aangegeven wordt dat moet worden gestreefd naar een duurzame ontwikkeling en dat aan allerlei onderdelen op milieugebied moet worden voldaan: luchtkwaliteit, externe veiligheid, geluid, bodem, water, flora en fauna, klimaatbeleid.

Van belang is op te merken dat voorts in het programma is gesteld, dat een gezondheidseffect screening dient te worden opgesteld.

Tot slot zijn verschillende technische uitgangspunten in het programma opgenomen.

Bewust is in dit hoofdstuk volstaan met bovenstaande opsomming om daarmee een herhaling van zetten/ het dubbel benoemen van onderdelen zoveel als mogelijk te voorkomen.

De verschillende programmapunten komen in dit bestemmingsplan aan de orde bij de beschrijving van de beleidslijnen en vooral bij het in het volgende hoofdstuk genoemde stedenbouwkundige opzet en bijvoorbeeld ook bij het hoofdstuk Milieu.

HOOFDSTUK 6 Beschrijving van het plan

6.1 Planmethodiek

Het Masterplan gaat vrij ver in de uitwerking van het plangebied en levert daardoor de nodige gegevens voor het opstellen van het bestemmingsplan. In Dordrecht worden al enkele jaren bestemmingsplannen zo gemaakt dat vanaf de plankaart vrij direct afleesbaar is wat er is c.q. wat er gaat komen.

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

In het onderhavige bestemmingsplan is gekozen voor helderheid over de opzet via het kaartbeeld en flexibiliteit in de regels om te kunnen inspelen op eventuele wijzigingen.

6.2 Bestemmingen

Onderstaand wordt aan de hand van een beschrijving van de bestemmingen nader op een groot gedeelte van de planinhoud ingegaan.

In de bestemmingsregels is in de doeleindenomschrijving aangegeven voor welke doeleinden de aangewezen gronden zijn bestemd. Daarna wordt in algemene zin aandacht besteed aan de inrichtingsregels, de bouwregels, de ontheffingen.

In de daarvoor in aanmerking komende bestemmingsregels is een relatie gelegd naar het eerder genoemde beeldkwaliteitplan.

Wonen-1

Aan het grootste deel van het plangebied wordt de bestemming "wonen-1" (W-1) gegeven.

Binnen de bestemming "wonen-1" zijn verschillende woningtypen toegestaan, echter de locaties waar uitsluitend vrijstaande woningen zijn toegestaan, zijn in de verbeelding nader aangeduid (bijvoorbeeld het zogenaamde bosgebied langs de Smitsweg).

Voor het overige zijn binnen de bestemming "wonen-1" zowel vrijstaande woningen, als twee onder een kap-woningen, als rijen woningen toegestaan.

Per bestemmingsvlak zijn maximum woningaantallen en bouwhoogten aangegeven.

Bij de vrijstaande woningen is bepaald dat maximaal 25 % van het woningaantal mag worden uitgevoerd als twee onder een kap-woning. Primair is dit percentage gekoppeld aan het betreffende bouwvlak. Burgemeester en wethouders kunnen echter ontheffing verlenen van de koppeling aan het bouwvlak en derhalve toestaan dat bijvoorbeeld een bouwvlak geheel met twee onder 1 kapwoningen wordt bebouwd, mits het genoemde percentage van 25 in totaliteit niet wordt overschreden.

Voor de vrijstaande- en twee onder een kap-woningen zijn aanvullende bouwregels opgenomen met als doel te bereiken dat er een zekere openheid/transparantie ontstaat: maximum bebouwingspercentage voor hoofdbebouwing per kavel, afstand tot zijdelingse perceelsgrens, maximum hoeveelheid en plaats bijgebouwen. Wanneer in de regels wordt gesproken over een afstand tot de bestemming "verkeer" worden daarmee ook bedoeld de hofjes die binnen de bestemming "wonen-1" kunnen worden gemaakt, met andere woorden ook daar de garages eerst op 10 afstand van de "straat". In de opgestelde kavelpaspoorten is dit eveneens aangegeven.

Van de gronden buiten het bouwvlak mag maximaal 30 % met een maximum van 50 m² worden bebouwd en overdekt. Die 30% wijkt af van de 50% die elders in Dordrecht vaker wordt gehanteerd en heeft te maken met de hoeveelheid hoofdbebouwing die wordt toegestaan, de omvang van kavels en de gewenste transparantie. De maximum oppervlakte van 50 m² is gelijk aan die elders in Dordrecht.

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 ontheffing zoals:

- een grotere oppervlakte voor aan- en bijgebouwen tot maximaal 75 m², echter onder voorwaarde dat het maximum bebouwingspercentage van 30 niet wordt overschreden; op deze wijze kan er bij de grotere percelen iets meer worden toegestaan.
- een hogere bouwhoogte direct aan de achtergevel

De in andere bestemmingsplannen wel opgenomen ontheffingsmogelijkheid voor het aanbrengen van een kap op een aan- en bijgebouw is in dit plan achterwege gelaten, omdat het opgestelde Beeldkwaliteitplan dergelijke kappen niet toestaat.

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd in enkele situaties nadere eisen te stellen, waaronder de situering en/of kapvorm vanwege de afstemming op het Beeldkwaliteitplan. In het Beeldkwaliteitplan wordt bijvoorbeeld het zgn. kavelpaspoort aangehaald en daar zijn de "bouwvelden" van garages en andere bijgebouwen c.a. vermeld.
De overige nadere eisen spreken voor zich.

Wonen-2

De gronden ten zuiden van de hoogspanningsverbinding hebben de bestemming "wonen-2" (W-2).

Het verschil met de bestemming "wonen-1" is vooral dat het gaat om vrijstaande woningen en dat daarbij de openheid/transparantie/zichtlijnen in acht moeten worden genomen.

Per bestemmingsvlak zijn maximum woningaantallen en bouwhoogten aangegeven.

Er is bepaald dat maximaal 25 % van het woningaantal mag worden uitgevoerd als twee onder een kap-woning. Bij deze bestemming is dit percentage gekoppeld aan het betreffende bouwvlak en in tegenstelling tot bij de bestemming "wonen-1" is hiervan geen ontheffing mogelijk.

Voor het overige, zoals de bebouwing buiten het bouwvlak, geldt hetzelfde als bij "wonen-1".

Voorts kent deze bestemming enkele specifieke bepalingen in verband met de bebouwing langs de Wioldrechtse Zeedijk.

Bij de hoeve "Berkenhof", Wioldrechtse Zeedijk 13, wordt het toegestaan de bestaande opstallen te gebruiken voor bed en breakfast en voor cursus en tentoonstellingsactiviteiten. Om de kleinschaligheid te benadrukken is aan deze functies een maximum oppervlakte gebonden.

Aangezien de bestaande erfbebouwing afwijkt van hetgeen binnen deze standaardregeling wordt toegestaan, is uitdrukkelijk bepaald dat hier de bestaande bebouwing zowel in oppervlakte, als in hoogte mag worden gehandhaafd.

Uit te werken wonen

Voor het zogenaamde centrumgebied is de "uit te werken bestemming wonen" opgenomen. Het gaat hier om de mogelijkheid van gestapelde woningen en gebouwde parkeervoorzieningen. Het maximum aantal woningen en de bouwhoogten zijn in de verbeelding ingeschreven. Naast woningen zijn ook "maatschappelijke voorzieningen", "groen", "verkeer", "water" en nutsvoorzieningen toegestaan.

Voor de uit te werken deelgebieden zijn in de regels zogenaamde uitwerkings- en procedureregels opgenomen.

Hierin is ondermeer vermeld dat met de situering van woningen rekening dient te worden gehouden met de aanleg van en aansluiting van groen- en watergebieden op de bestaande killenstructuur.

Nadrukkelijk is geregeld dat gebouwde parkeervoorzieningen zijn toegestaan onder zowel de woningen, als onder de te realiseren openbare ruimten, zoals straten, pleinen, groengebieden.

Indien een parkeergarage bovengronds wordt gerealiseerd dient deze omgeven te worden door

een schil met woonfuncties, zodat vanaf de straat de parkeergarage niet zichtbaar is c.q. deze op een esthetisch goede manier wordt ingepast.

Bij het maken van een uitwerking worden de van hoofdbebouwing vrijblijvende delen van een bouwperceel aangeduid als erf, dan wel als tuin. De in deze regels daarvoor genoemde regeling is daarbij van overeenkomstige toepassing.

Tuin

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

Deze gronden dienen vooral een groene uitstraling te krijgen.

De gronden met de bestemming "Tuin" binnen de zone van de hoogspanningsverbinding betreffen een achterkant situatie waar bijgebouwen mogen worden gebouwd tot maximaal 15 m² en 3,5 m hoog.

Verkeer

De wegen binnen het plangebied zijn bestemd voor "verkeer". Ook de privé-parkeerterreinen in de zogenaamde hofjes hebben deze bestemming. Binnen deze bestemming is de aanleg van groen (denk aan de boombeplanting en de hagen) toegestaan.

In deze bestemming is met een nadere aanduiding ook de spoorweg Dordrecht – Breda opgenomen. De inhoud van de bestemming spreekt voor zich.

Groen

Deze bestemming is gelegd op de daarvoor in aanmerking komende groengebieden.

Het is in de planregels toegestaan wegen voor autoverkeer ter ontsluiting van de zogenaamde woerden aan te leggen, voet- en fietspaden aan te leggen, watergangen te maken.

Ook de aanleg van geluidwerende voorzieningen is toegestaan binnen de bestemming "groen" en hetzelfde geldt voor de calamiteitenontsluiting langs het spoor.

Waterkering

De Wieldrechtse Zeedijk heeft een functie als waterkering. De bestemming "waterkering" ligt binnen dit bestemmingsplan op de watergang langs de Wieldrechtse Zeedijk, een stukje "verkeer" en "spoorweg" en heeft vooral ten doel dat er bij het uitvoeren van (bouw)werkzaamheden overleg plaatsvindt met het waterschap.

Water

De watergangen langs de Wieldrechtse Zeedijk zijn als zodanig bestemd.

Om enige flexibiliteit te hebben in de wijze van aanleg is het "te maken water" niet met de bestemming "water" opgenomen. Dat water wordt gerealiseerd binnen de bestemming groen. De suggesties zijn in de verbeelding aangegeven.

De inhoud van de regel spreekt voor zich.

Leidingen

In het plangebied bevinden zich een bovengrondse 380 kV-hoogspanningsverbinding en ondergronds twee watertransportleidingen en een stikstofleiding. De ondergrondse leidingen liggen in een leidingenstrook.

Dergelijke leidingen moeten als zodanig bestemd worden.

Bij de 380 kV-leiding is vanwege de veiligheid binnen een afstand van 90 m vanuit het hart van de leiding geen woonbebouwing toegestaan.

Bij de ondergrondse leidingen is binnen de leidingenstrook geen woonbebouwing toegestaan en wordt ook daardoor voldaan aan de veiligheidsafstanden.

In de planregel van de leidingen is de standaardbepaling opgenomen, dat bebouwing c.a. ten behoeve van andere functies niet zijn toegestaan. Er kan ontheffing worden verleend indien en voor zover de bij de bescherming van de leiding betrokken belangen dit gedogen; hiertoe wordt vooraf de leidingbeheerder gehoord.

Binnen de strook van de hoogspanningsverbinding worden geluidwallen aangelegd en daarbij wordt de afstand tussen de leiding en "maaiveld" kleiner. Initiatiefnemer heeft hierover overleg gehad met leidingbeheerder Tennet.

Bij iedere bestemming zijn voorts ondermeer bouwregels en mogelijkheden van ontheffingen opgenomen.

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

Naast de hiervoor per bestemming geregelde ontheffingsbepalingen is ook de gebruikelijke algemene ontheffingsbepaling (voor bouwwerken van openbaar nut, verschuiven verschillende grenzen) opgenomen.

De overige regels in het plan, zoals algemene ontheffingsregels, gebruiksregels, overgangsregels, spreken over het algemeen voor zich. Aandacht wordt gevraagd voor de 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 ontheffing te worden aangevraagd, zodat van geval tot geval een afweging kan worden gemaakt.

HOOFDSTUK 7 Milieu

In dit hoofdstuk worden de conclusies uit enkele belangrijke onderzoeken samengevat. De volledige rapporten worden in het kader van de procedure gelijktijdig met het bestemmingsplan ter visie gelegd.

7.1 Geluid

Uit het akoestisch onderzoek dat voor het bestemmingsplan is uitgevoerd blijkt dat niet voor alle woningen voldaan kan worden aan de voorkeurswaarden voor wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï. Daarbij is rekening gehouden met een fors maatregelenpakket om de geluidsbelasting terug te dringen.

De geluidsbelasting is hoog vanwege met name de nabijgelegen rijks- en spoorwegen. Maatregelen die worden genomen zijn de aanleg van geluidswallen parallel aan de spoorweg, een geluidsscherm langs de spoorweg ter hoogte van de hoofdentree van de wijk en een geluidsscherm langs de N3. Verder wordt op planniveau een ruime afstand gehouden van de grote geluidsbronnen.

Voor de woningen waar, ondanks de bovenstaande maatregelen, de geluidsbelasting de voorkeurswaarde van de Wet geluidhinder overschrijdt, vraagt initiatiefnemer om de vaststelling van hogere waarden. De onderbouwing van dit verzoek is verwoord in de rapportage “Wilgenwende te Dordrecht – toetsing plan op bouwblokniveau” van DHV, juni 2009.

Het akoestisch onderzoek is gedetailleerd tot op bouwblokniveau. Daarmee is aangesloten op het detailniveau van het bestemmingsplan. Uiteindelijk moeten de hogere waarden kadastraal per woning worden geregistreerd. Bij de aanvraag om bouwvergunning moet worden beoordeeld:

- of wordt voldaan aan de vastgestelde hogere waarden;
- welke hogere waarde voor welke woning moet worden geregistreerd;
- of wordt voldaan aan de voorwaarden zoals gesteld in het Beleid hogere grenswaarden Wet geluidhinder gemeente Dordrecht.

De voorwaarden van het gemeentelijk beleid zijn gericht op het realiseren van een akoestisch aanvaardbaar klimaat in en om de woning. Concreet gaat het om:

- een geluidsluwe zijde;
- een geluidsluwe buitenruimte;
- de woningindeling en het gebruik van de woning;
- de afscherpende werking.

De uitwerking van en toelichting op deze maatregelen is verwoord in het gemeentelijk beleid.

In totaal wordt voor 210 woningen een hogere waarde aangevraagd. Voor een deel van de woningen is voor meerdere geluidsbronnen een hogere waarde nodig. In de onderstaande tabel zijn de aantallen woningen per geluidsbron opgenomen en is een onderverdeling gemaakt in geluidsklasse. De geluidsklasse “lawaaïig” is nergens aan de orde.

bron	Aantal woningen waarvoor een hogere waarde nodig is	Zeer onrustig	onrustig
spoor	118	47	71
A16	71	0	71
N3	106	5	101
Hoofdontsluiting wijk	118	29	89

Tabel aantallen woningen hogere waarde per geluidsbron

Uit de tabel blijkt dat ondanks de maatregelen nog relatief veel woningen in de invloed van spoor- en rijkswegen liggen. De hogere waarden worden vaak bepaald door de hoogste bouwlaag. Bovenstaande aantallen zijn gebaseerd op drie bouwlagen. In een eerder onderzoek in opdracht van de marktpartij was rekening gehouden met twee bouwlagen. Dat leverde minder woningen op waarvoor een hogere waarde nodig is.

Bovenstaande aanpassingen leveren de volgende tabel op:

bron	Aantal woningen waarvoor een hogere waarde nodig is	Zeer onrustig	onrustig
spoor	59	23	36
A16	24	0	24
N3	79	0	79
Hoofdontsluiting wijk	123	34	89

Tabel aantallen woningen hogere waarde per geluidsbron na aanpassing bouwhoogte bouwblokken A, J, N, Q, R en S

Een forse geluidsbron is de ontsluitingsweg door de wijk. Dit betreft een 50 km-weg. In plaats van klinkers wordt hier asfalt toegepast. Dat levert een lagere geluidsbelasting op.

Consequenties

Een deel van de woningen in het plangebied wordt tot boven de voorkeursgrenswaarden belast met wegverkeers- en spoorweglawaaï. De geluidsbelasting is met behulp van forse maatregelen aanzienlijk gereduceerd. Bij de uitwerking (te toetsen bij de bouwaanvraag) moet voldaan worden aan de voorwaarden van het gemeentelijk beleid. Daarmee wordt ook voor de woningen waarvoor hogere waarden worden vastgesteld voorzien in een akoestisch aanvaardbare situatie.

Het ingediende verzoek om hogere grenswaarden heeft geleid tot een besluit van burgemeester en wethouders van 27 oktober 2009 waarbij hogere grenswaarden zijn vastgesteld. Dit besluit is opgenomen in bijlage 1, aansluitend aan het akoestisch onderzoek.

7.2 Externe veiligheid

Onderdeel van de ruimtelijke opgave is dat er bijzondere aandacht wordt besteed aan onder meer de externe veiligheidsaspecten. Dat betreft met name het transport van gevaarlijke stoffen over de N3 en het spoor omdat deze bronnen direct aan het plangebied grenzen. Conform het in Dordrecht vastgestelde Toetsingskader Externe Veiligheid wordt in deze paragraaf aandacht besteed aan plaatsgebonden risico, groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten. Voor dat bij resteffecten conclusies worden getrokken wordt nog ingegaan op de door de provincie voorgeschreven CHAMP-benadering.

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de volgende risicobronnen:

- de Rondweg (N3), gelegen direct ten noorden van het plangebied (110m);
- de spoorweg Dordrecht - Lage Zwaluwe aan de westzijde van het plangebied (110 meter);
- een stikstofleiding aan de zuidzijde van het plangebied;
- het chemische bedrijf Dupont de Nemours (gelegen op ca. 8000 meter buiten het plangebied).
- In de toekomst is ten zuiden van de Wieldrechtse Zeedijk een aardgasleiding voorzien.

Ten behoeve van externe veiligheid zijn twee onderzoeken uitgevoerd:

- Analyse Externe Veiligheid Smitsweg-Dordrecht, Arcadis, 29 januari 2008, 141223/000676, aangevuld met een memo van Arcadis van 14 oktober 2008.
- Veiligheids Effect Rapportage (VER) Masterplan Smitsweglocatie risicoscan en meest veilige alternatief, Arcadis, 7 mei 2008, 110634/CE8/046/000084.

Uitgangspunten

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

Hoofdcategorie	Stof cat	Voorbeeldstof	Totaal
Brandbaar gas	GF1	Ethyleenoxide	395
	GF2	Butaan	933

	GF3	Propaan	6174
Toxisch gas	GT2	Methylmercaptaan	0
	GT3	Zwavel dioxide	279
	GT5	Chloor	34
Brandbare vloeistof	LF1	Heptaan	3338
	LF2	Pentane	3092
Toxische vloeistof	LT1	Acrylnitril	181
	LT2	Propylamine	218
	LT3	Acroleïne	0

Tabel1: transportcijfers N3 (2006)

Voor de risicoberekeningen is uitgegaan van de locatiespecifieke uitstromingsfrequentie voor de N3. Dit betreft de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen op de N3.

In tabel 2 zijn de reserveringscijfers weergegeven voor het spoor in het jaar 2020, afkomstig uit de beleidsvrije marktprognoses van het rijk. Deze cijfers worden ook gebruikt voor het opstellen van het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per spoor.

Stofcategorie	Aantal wagons per jaar
Brandbare gasen (A)	13.780
Toxische gasen (B)	10.620
Zeet brandbare vloeistoffen (C3)	18.840
Toxische vloeistoffen (D3)	7.210
Zeet toxische vloeistoffen (D4)	1.440

Tabel2: prognose 2020 vervoer gevaarlijke stoffen baanvak Dordrecht-Rosendaal

Voor de risicoberekeningen is uitgegaan van de landelijke gemiddelde ongevalskans. Voor de kans op een warme en koude BLEVE met brandbaar gas wordt aangesloten bij de standaardwaarden uit het risicoberekeningsprogramma.

De stikstofleiding aan de zuidzijde van het plangebied is van het bedrijf Air Liquide. Momenteel wordt door Air Liquide een effectafstand van 15 meter gehanteerd. De geplande bebouwing blijft buiten deze afstand. De stikstofleiding wordt in het vervolg van deze paragraaf buiten beschouwing gelaten.

Voor de geplande aardgasleiding ten zuiden van het plangebied is onderzoek gedaan door de Gasunie (Kwantitatieve risicotetsing Tracé Wijngaarden – Ossendrecht, Gasunie, 21-11-2007, DET 2007.R.0318). In dat onderzoek is rekening gehouden met de ontwikkeling van de Smitsweglocatie, waarbij is uitgegaan van een dichtheid van 45 bewoners per hectare. Op grond van de huidige regelgeving geldt een bebouwingsafstand van 50 meter indien sprake is van een gebied waar relatief veel mensen aanwezig zijn. De beoogde planontwikkeling voldoet hier ruimschoots aan.

Het plaatsgebonden risico is ter plaatse van de leiding lager berekend dan de norm van 10-6 per jaar. Voor het groepsrisico kan geen FN-curve worden gepresenteerd, omdat het maximaal mogelijke aantal berekende slachtoffers lager is dan tien. De geplande aardgasleiding wordt in het vervolg van deze paragraaf buiten beschouwing gelaten.

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van Dupont, maar buiten de 10-8 contour van het plaatsgebonden risico. Het toevoegen van bevolkingsaantallen heeft op basis hiervan geen invloed op de bestaande groepsrisico-overschrijding vanwege Dupont. Dupont wordt in het vervolg van deze paragraaf buiten beschouwing gelaten.

Voor wat betreft de omgevingskenmerken is uitgegaan van het Masterplan, met bebouwingsvrije zones langs N3 en spoor van 110 meter en maximaal 675 woningen. Voor de reeds bebouwde omgeving van het plangebied worden de gegevens uit het rapport "Risico's wegtransport gevaarlijke stoffen N3 Dordrecht" gehanteerd.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico vanwege de N3 is weergegeven in tabel 3.

Contour	Afstand tot as weg (m)
10-6	42
10-7	128
10-8	221

Tabel 3: PR-contouren N3 op basis van prognose 2020

Het plaatsgebonden risico vanwege het spoor is weergegeven in tabel 4

Contour	Afstand tot as weg (m)
10-6	14
10-7	210
10-8	295

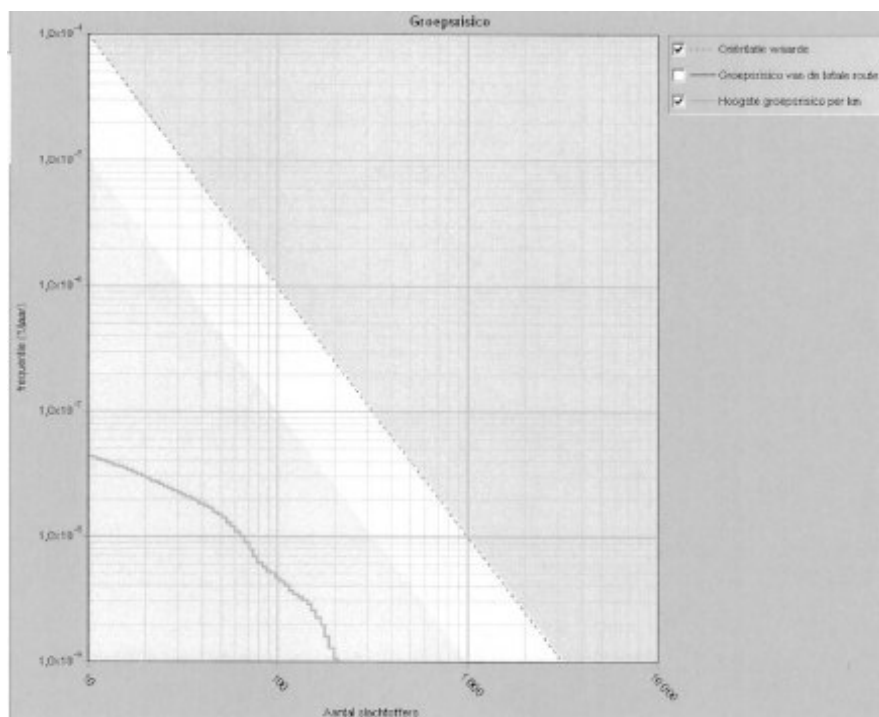
Tabel 4: PR-contouren spoor op basis van prognose 2020

Op grond van bovenstaande gegevens is de conclusie dat de geplande bebouwing, op 110 meter van N3 en spoor, ruim buiten de 10-6 contouren ligt. Daarmee wordt voldaan aan de norm voor het plaatsgebonden risico.

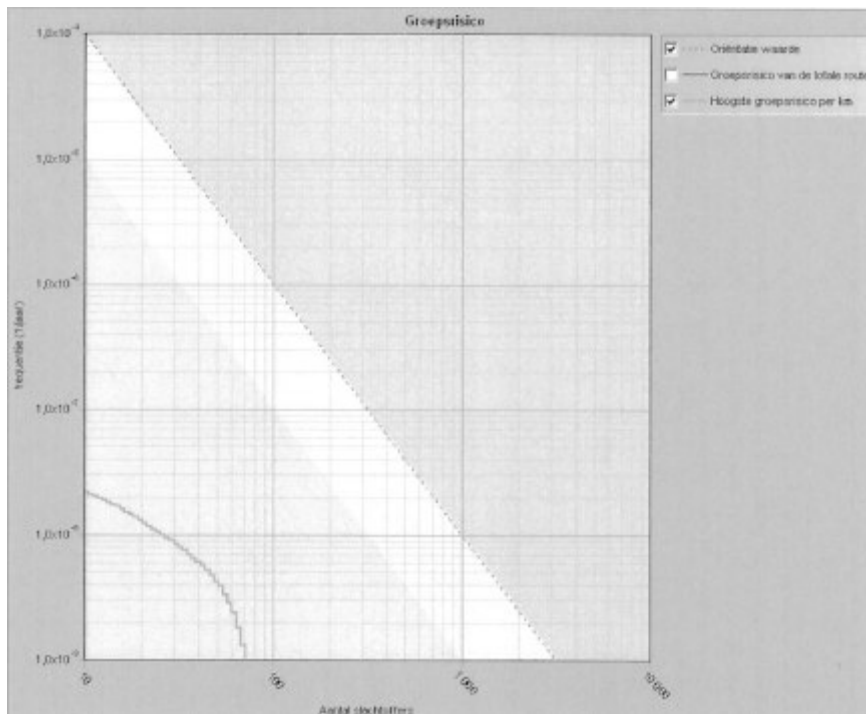
Met een bebouwingsafstand van 110 meter tot spoor en N3 wordt ook voldoende ruimte gereserveerd voor afspraken over een toekomstig basisnet voor spoor en weg.

Groepsrisico

Het groepsrisico vanwege de N3 is weergegeven in de onderstaande groepsrisicocurven, in een variant met en zonder de invulling van het plangebied Amstelwijck.



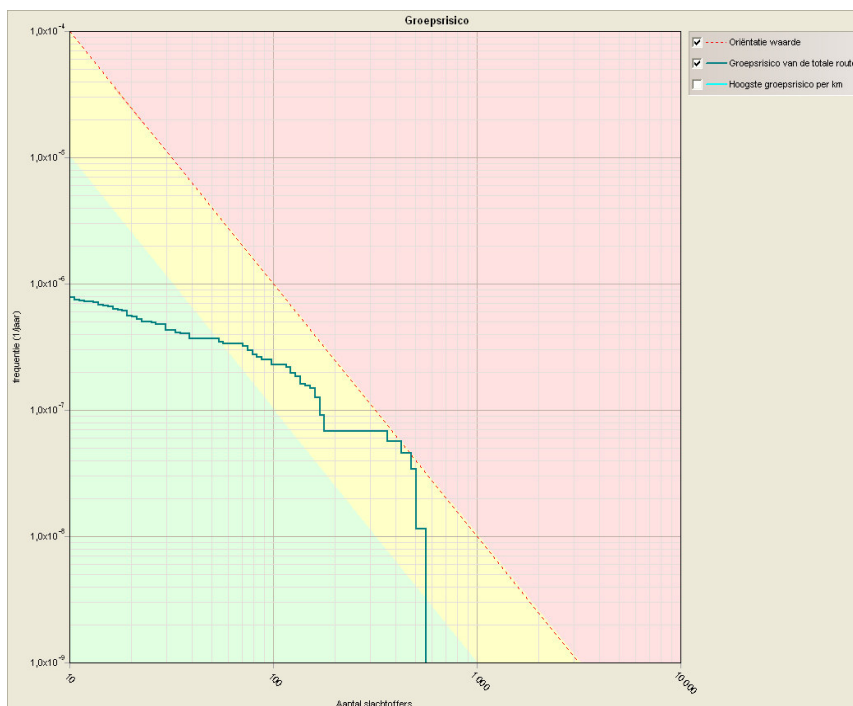
Figuur1: groepsrisico N3 inclusief Smitsweg en Amstelwijck



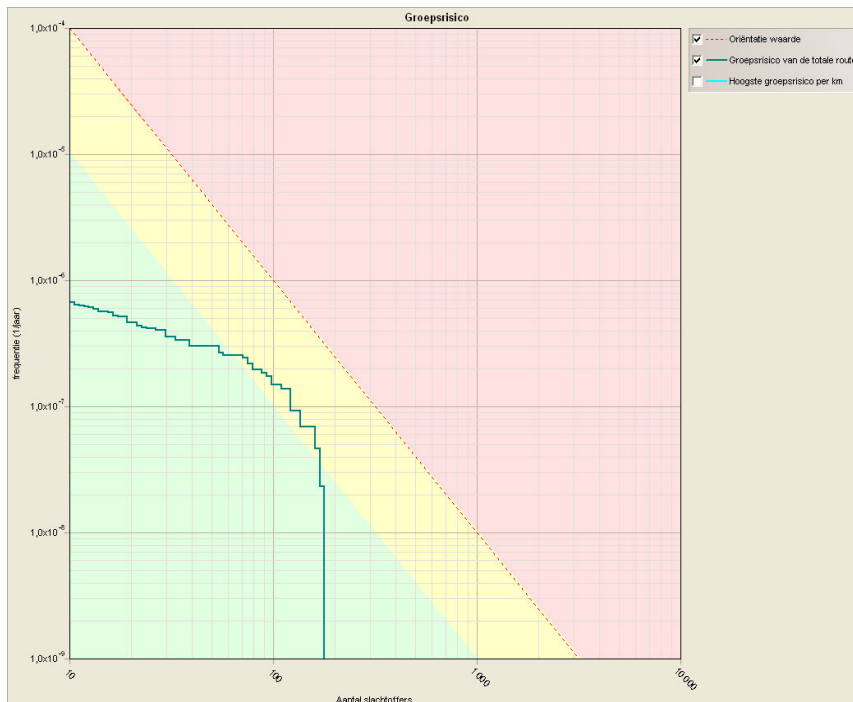
Figuur2: groepsrisico N3 inclusief Smitsweg en exclusief Amstelveen

Uit beide figuren blijkt dat ondanks de toename van de bevolkingsdichtheid het groepsrisico meer dan een factor 100 onder de oriëntatiewaarde blijft. Zonder Amstelveen blijft het groepsrisico meer dan een factor 1000 onder de oriëntatiewaarde.

Het groepsrisico vanwege het spoor is weergegeven in de onderstaande groepsrisicocurven, in een variant met en zonder de invulling van het plangebied Amstelveen



Figuur3: groepsrisico spoor inclusief Smitsweg en Amstelveen



Figuur4: groepsrisico spoor inclusief Smitsweg en exclusief Amstelwijck

Uit figuur 3 blijkt dat met de toename van de bevolkingsdichtheid vanwege realisatie van zowel Amstelwijck en Smitsweg het groepsrisico toeneemt tot aan de oriëntatiewaarde. Uit figuur 4 blijkt echter dat de bijdrage aan het groepsrisico van de Smitsweglocatie gering is ten opzichte van de bijdrage van Amstelwijck. Zonder Amstelwijck blijft het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde.

Belangrijk in deze uitkomst is de ruime afstand die wordt gehouden tot spoor en N3. Mede op basis van externe veiligheidsredenen is er voor gekozen een ruime afstand tot het spoor en de N3 te hanteren, 110 meter van zowel spoor als N3. Het aantal appartementen in de eerste lijn bebouwing is beperkt. De meest intensieve bebouwing, het grootste appartementencomplex, is geprojecteerd op meer dan 200 meter afstand van spoor en N3.

In de berekeningen is geen rekening gehouden met de aarden wal, die langs een groot deel van het traject tussen spoor en plangebied wordt aangelegd. Deze maatregel heeft een gunstige invloed op de effecten bij een zwaar ongeval.

Op grond van bovenstaande gegevens is de conclusie dat het groepsrisico toeneemt. De bijdrage vanwege de Smitsweg-ontwikkeling is echter gering en het totaal aan groepsrisico rondom het betreffende baanvaak van de spoorlijn (meest bepalend) overschrijdt de oriëntatiewaarde niet. In de opzet van de planontwikkeling is in belangrijke mate voldaan aan de belangrijkste voorwaarde om (ruim) afstand te houden tot de risicobronnen.

De toename van het groepsrisico betekent dat rekening moet worden gehouden met dergelijke zware ongevallen waarbij veel slachtoffers kunnen vallen. De ongevallen waarmee voor dit plangebied met name rekening moet worden gehouden zijn ongevallen op het spoor met brandbare gassen, een zogenaamde koude of warme BLEVE (gasexplosie), of met toxische gassen. Om deze reden worden, overeenkomstig het Toetsingskader Externe Veiligheid, maatregelen getroffen gericht op zelfredzaamheid en beheersbaarheid.

Zelfredzaamheid

Naast bovenstaande maatregelen in de stedenbouwkundige opzet worden de volgende maatregelen getroffen ter verhoging van de zelfredzaamheid:

- Mogelijkheden tot zelfredzaamheid van bewoners door vluchtroutes die niet onder de N3 door of langs het spoor leiden (route via Smitsweg en Wieldrechtse Zeedijk).

- Oriëntatie van woningen zo veel mogelijk dat woonvertrekken van de weg (N3) af gericht zijn (en beperkt glas aan de wegzijde).
- Seniorenwoningen en/of appartementen op meer dan 200 meter van de transportassen. Door de lagere zelfredzaamheid van deze groep is er voor gekozen de woningen op ruimte afstand van de transportassen te plaatsen.
- Ontsluiting via de westzijde naar de Copernicusweg.
- Afsluitbare ventilatie in de woningen.
- Risicocommunicatie voor de toekomstige bewoners.

Beheersbaarheid

Daarnaast worden de volgende maatregelen getroffen ter verhoging van de beheersbaarheid van mogelijke ongevallen.

- Toegang voor hulpdiensten via de ontsluitingsweg aan noordwestzijde van het plangebied.
- Toegang voor hulpdiensten via de zuidzijde en de oostzijde van het gebied (via de Smitsweg en de Wieldrechtse Zeedijk).
- 15 meter brede strook langs spoor te gebruiken (tussen ontsluitingsweg en Wieldrechtse Zeedijk) voor noodweg voor hulpdiensten die aan noord- en zuidzijde ontsloten kan worden.
- Aanwezigheid van bluswater in de sloot tussen spoor en geluidswal.
- Primair bluswater in de woongebieden.

CHAMP

De provinciale CHAMP-benadering wordt gebruikt ten behoeve van de motivatieplicht bij een toename van het groepsrisico. Er bestaat een overlap met het gemeentelijk Toetsingskader Externe Veiligheid. CHAMP staat voor Communicatie, Horizon, Anticipatie, Motivatie en Preparatie.

Risicocommunicatie is opgenomen als te treffen maatregel in het kader van zelfredzaamheid. Waar mogelijk wordt hierbij aangesloten op gemeentebrede communicatie over externe veiligheid.

Onder de term horizon dient vooruit te worden gekeken. Bij de uitgevoerde risico-analyse is gerekend met de gebruikelijke prognoses gericht op 2020. Bij de behandeling van het plaatsgebonden risico is al geconstateerd dat met een bebouwingsafstand van 110 meter tot spoor en N3 voldoende ruimte gereserveerd wordt voor afspraken over een toekomstig basisnet voor spoor en weg. Verder is bij de risico-analyse rekening gehouden met andere relevante ruimtelijke ontwikkelingen, in dit geval de realisatie van Amstelveen.

Anticipatie betreft de voorbereiding op mogelijke zware ongevallen om de effecten daarvan te beperken. Hiervoor wordt verwezen naar de maatregelen zoals die hierboven genoemd zijn onder zelfredzaamheid en beheersbaarheid.

Met motivatie wordt bedoeld de beantwoording van de vraag waarom de toename van het groepsrisico nodig is. In dit geval betreft het de realisatie van een woningbouwlocatie, onderdeel van in 1997 door de gemeenteraad aangewezen potentiële woningbouwlocaties. In het Streekplan Zuid-Holland Zuid (mei 2000) valt het plangebied binnen de zogenaamde verstedelijkingscontour. Binnen die contour is er prioriteit voor inbreidings- en verdichtingslocaties. In het Stadsplan Dordrecht 2000 is de locatie geschikt geacht voor de ontwikkelingen van een stedelijk knooppunt met stedelijke functies als kantoren, bedrijvigheid, voorzieningen en woningen. De knooppuntontwikkeling bleek in de jaren daarna niet reëel. In 2004 heeft het college vervolgens opdracht gegeven voor het opstellen van een programma gericht op woningbouw. In de Structuurvisie 2020 is de locatie opgenomen als een woonlocatie. Op grond van de regionaal vastgestelde Woonvisie en het daarvan afgeleide jaarplan 2008 is de locatie Smitsweg opgenomen met een aantal van 600 woningen voor na 2010.

In het planontwerp is in belangrijke mate rekening gehouden met het aspect van externe veiligheid. Zo zijn binnen 110 meter afstand van N3 en spoor bebouwingsmogelijkheden uitgesloten. Verder zijn de hoogste bevolkingsdichtheden, gekoppeld aan de grootste

appartementencomplexen (inclusief beoogde seniorenwoningen), geprojecteerd op meer dan 200 meter afstand van zowel spoor als N3.

In het kader van preparatie is in 2002 het gemeentelijk rampenplan geactualiseerd. In dit rampenplan is aandacht voor onder meer waarschuwing, voorlichting, opvang en verzorging, een registratie- en inlichtingenbureau, operationele ondersteuning en nazorg.

Resteffecten

Op grond van het bovenstaande is de conclusie:

- dat geen bebouwing is voorzien binnen de contouren van het plaatsgebonden risico;
- dat een ruime zone langs spoor en N3 wordt vrijgehouden van bebouwing;
- dat sprake is van een toename van het groepsrisico, maar dat, met alle ontwikkelingen meegerekend, de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden;
- dat in de opzet van de planontwikkeling in belangrijke mate is voldaan aan de belangrijkste voorwaarde om (ruim) afstand te houden tot de risicobronnen;
- dat op basis van de uitgevoerde veiligheids effect rapportage aanvullend maatregelen worden genomen gericht op zelfredzaamheid en beheersbaarheid;
- dat ondanks alle bovenstaande maatregelen de kans op een zwaar ongeval waarbij veel slachtoffers vallen aanwezig blijft;
- dat de gemeente de beoogde planontwikkeling beoordeeld op de aspecten van externe veiligheid inclusief alle te treffen maatregelen en het resterend risico aanvaardbaar vindt.

Plankaart en planregels

Uit de plankaart en planregels valt af te leiden:

- Geen bebouwing mogelijk binnen 110 meter van weg(as) en spoor(as). Alleen bij het meest noordelijk bouwvlak is dit enkele meters minder.
- Afstand grootste appartementencomplexen van meer dan 200 meter.
- Afstand tot stikstofleiding van minimaal 15 meter.
- Aanleg geluidswallgeluidwerende voorzieningen.
- Vluchtroutes Smitsweg (gericht op de fiets)
- Ontsluiting richting Copernicusweg, tevens toegang hulpdiensten tot spoor.
- Toegang hulpdiensten via Smitsweg
- 15 meter brede strook langs spoor te gebruiken voor noodweg voor hulpdiensten.

7.3 Luchtkwaliteit

De gemeente dient de planontwikkeling conform de Wet luchtkwaliteit te toetsen aan de geldende grenswaarden.

Er is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. (*Herziening toets Besluit Luchtkwaliteit woningbouwlocatie Smitsweg Goudappel Coffeng oktober 2006 en actualisering oktober 2008*).

Het onderzoek heeft betrekking op de voor luchtkwaliteit maatgevende wegen, namelijk de N3 in combinatie met de nieuwe ontsluitingsweg die aansluit op de Copernicusweg.

Om de luchtkwaliteit in het gebied te bepalen zijn in het onderzoek de berekeningen uitgevoerd met het CARII-model versie 7.0.1

* Zwaveldioxide, lood, koolstofmonoxide en benzeen

In Nederland worden nu en in de toekomst de grenswaarden voor deze stoffen praktisch nooit overschreden.

Dit blijkt ook uit de uitgevoerde berekeningen voor de ruimtelijke ontwikkelingen op de locatie Smitsweg. Daarom is er in het uitgevoerde onderzoek geen verdere aandacht aan besteed.

* Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂)

Uit de berekeningen met betrekking tot NO₂ blijkt dat zich wel overschrijdingen van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie van NO₂ voordoen en zullen voordoen. Het blijkt echter dat de planbijdrage niet groter is dan 0,4 µg/m³.

Daarmee gaat het hier om een NIBM project.

* Jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM10)

De grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie voor PM10 wordt zowel in de huidige als toekomstige situaties niet overschreden.

* 24-uurgemiddelde concentratie PM10

De 24-uurgemiddelde concentratie van PM10 is in geen van de situaties boven de norm. De norm bedraagt maximaal 35 dagen per jaar overschrijding.

Uit het onderzoek blijkt dat de planontwikkeling voldoet aan artikel 5.16 lid 1 onder c van de Wet milieubeheer.

7.4 Elektromagnetische velden

Door het plangebied loopt een 380 kV-hoogspanningslijn. Op grond van het door het Drechtstedenbestuur vastgestelde beleid en overeenkomstig de door het ministerie van VROM uitgegeven richtlijn wordt rondom de hoogspanningslijn een magneetveldzone tot 0,4 microtesla vrijgehouden van functies waarbij kinderen langdurig verblijven.

In het rapport Specifieke magneetveldzone 380 kV-hoogspanningslijn Maasvlakte-Crayestein (KEMA, 2 mei 2006, 30660007-TDC 06-56201B) is deze zone voor het plangebied berekend.

De specifieke magneetveldzone is berekend op 120 en 115 meter.

Op basis van een verkenning naar maatregelen om de magneetveldzone te verkleinen is onderzoek gedaan naar de effecten bij het aanpassen van de klokgetallen van de hoogspanningslijn. Dit betreft het aanpassen van de fasen van de verschillende draden van de hoogspanningslijn in de laatste velden voor de tussenstations door de draden op een andere locatie in de mast te positioneren. Dit is gerapporteerd in de Berekening specifieke magneetveldzone na aanpassing van de klokgetallen van de hoogspanningslijn Maasvlakte-Crayestein (KEMA, 2 mei 2006, 30660007-TDC 06-57669A). Met deze maatregel is de specifieke magneetveldzone terug te brengen tot 90 meter vanuit het midden van de hoogspanningslijn gerekend.

Over de maatregel tot aanpassing van de klokgetallen is met de ontwikkelaar afgesproken dat de ontwikkelaar verantwoordelijk is voor de realisatie van deze maatregelen en de kosten daarvan.

In dit bestemmingsplan is uitgegaan van realisatie van de maatregel. Er wordt een zone van 90 meter vanuit het midden van de hoogspanningslijn vrijgehouden van bebouwing.

Medebestemming voor groen, tuin, verkeer en water zijn wel mogelijk. De motivatie hiervoor is dat de verblijftijd van kinderen in gebieden met deze functies korter is vergeleken met de verblijftijd in een woning.

Op grond van het bovenstaande is de conclusie dat conform de richtlijn van VROM rekening gehouden wordt met het vrijhouden van de 0,4 microteslazonen voor functies waarbij kinderen langdurig verblijven.

Plankaart en planregels

Uit de plankaart valt af te leiden dat geen bebouwing is toegestaan in een zone van 90 meter vanuit het midden van de hoogspanningslijn.

7.5 Flora en fauna

Onderdeel van de ruimtelijke opgave is het maken van een plan dat voorziet in een groene woonkwaliteit en waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan onder meer een duurzame landschappelijke uitwerking.

Het plangebied is onderdeel van de Stedelijke Ecologische Structuur (SES), een 'ecologisch netwerk' van diverse natuurelementen.

Het doel is landschapsecologische kwaliteiten en natuurwaarden in zowel het stedelijk gebied als het buitengebied veilig te stellen en te ontwikkelen. Het vastgesteld plusmodel van de SES zet in op versterking van de Amstelwijkzone. Dat geeft de volgende opgave voor het plangebied:

- een verbindingszone met bosstructuur langs de Smitsweg;
- versterking van de bosstructuur Wittensteinpark;
- een noordelijke verbindingszone ten behoeve van de stedelijke ecologische structuur;
- hooilandstructuur langs de Wieldrechtsezeedijk.

Ten behoeve van de planopgave en de uitwerking van ecologische maatregelen zijn de volgende onderzoeken uitgevoerd:

- Flora- en fauna-onderzoek in het herinrichtingsgebied Smitsweg te Dordrecht in het kader van de natuurwetgeving, NWC, W120, juni 2006;
- Flora- en fauna-onderzoek in de zuidelijke uitbreiding van het herinrichtingsgebied Smitsweg te Dordrecht in het kader van de natuurwetgeving, NWC, W120b, september 2006;
- Ecologische onderbouwing herinrichtingsgebied Smitsweg, NWC, W120a, juni 2006;
- Ecologische onderbouwing zuidelijke uitbreiding plan Smitsweg, NMC, W120c, september 2006.

In het plangebied komt een groot aantal soorten planten en dieren voor. Voor deze soorten zijn met name de Oostkil, de watergangen, het Wittensteinpark, het Rustenburgpark, de dijken en de bermen langs de Smitsweg belangrijk. De planvorming in het herinrichtingsgebied zal, mits de druk op de parken niet toeneemt, geen nadelige gevolgen hebben op de omgeving.

De beoogde planontwikkeling heeft wel een negatief effect op de in het plangebied zelf aanwezige flora- en fauna. Dit vanwege het verdwijnen van leefgebied. Daar staat tegenover dat de planontwikkeling wordt aangegrepen om een groot aantal maatregelen te nemen die helpen om de in de SES beoogde bos- hooiland- en waterstructuren te realiseren.

De volgende maatregelen zijn daarbij voorzien:

- Oostelijke noord-zuidverbinding langs de Smitsweg, gericht op de doelsoort Bunzing en met een minimale breedte van 22,5 meter vanaf de berm van de Smitsweg;
- de groengebieden naast het Wittensteinpark en het Rustenburgpark worden benut voor het versterken van deze bosstructuren;
- de taluds van de Wieldrechtse Zeedijk en de geluidwal worden benut voor het realiseren van een hooilandstructuur;
- bomenlanen in noord-zuidrichting tot de N3 ten behoeve van vleermuisroutes;
- de volgende faunapassages: onderdoorgang N3 (noord-zuid), passage ontsluitingsweg/Kilweg (noord-zuid), fietsoversteken ecologische verbindingszone langs de Smitsweg (oost-west), passages ontsluitingsweg ten noorden van N3 (oost-west), vleermuispassages N3 richting Kiltunnel en ter hoogte van Kiltunnel zelf, vleermuispassage parallel aan ontsluitingsweg ten noorden van N3;
- een nieuw stelsel van watergangen, aangesloten op de Oostkil en zoveel mogelijk inricht met een natuurlijke oever.

Van de waargenomen soorten zijn de meeste via de Flora- en faunawet beschermd en staan er enkele op de Rode Lijst. Voor het merendeel van de aangetroffen beschermde soorten geldt er in het geval van het overtreden van de verbodsbepalingen uit artikel 8 tot en met 12 van de Flora- en faunawet in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling. Voor een aantal soorten geldt dit echter niet. Zo geldt voor de kleine modderkruiper dat er ofwel via een gedragscode gewerkt moet worden ofwel een ontheffing aangevraagd moet worden als de huidige watergangen verdwijnen of aangetast worden. Daarbij moeten bovendien mitigerende maatregelen genomen worden. Ook voor de gewone dwergvleermuis moet een ontheffing aangevraagd worden (vernietigen van belangrijk jachtgebied). Wat de vogels betreft geldt dat werkzaamheden niet in het broedseizoen plaats mogen vinden. Tenslotte hoeft voor de overige vleermuissoorten geen ontheffing aangevraagd te worden omdat er geen verbodsbepalingen overtreden worden.

Het is aan te raden in de te realiseren gebouwen en woningen voorzieningen te treffen voor vleermuizen en vogels (gierzwaluw, huiszwaluw en huismus).

Ten aanzien van het beheer van groenelementen en -voorzieningen wordt aanbevolen zogenaamd ecologisch (natuurvriendelijk) beheer toe te passen. Dit biedt voor de meeste flora- en faunasoorten de beste mogelijkheden en maakt dat het gebied een goede overgang naar andere leefgebieden (kerngebieden) vormt. Bij de inrichting en de localisering van groenvoorzieningen en ecologische elementen moet zoveel mogelijk rekening gehouden worden met specifieke eisen die de in het gebied voorkomende soorten aan dergelijke elementen stellen. Een voorzet daarvoor wordt gegeven in de rapporten van het NWC.

Op grond van het bovenstaande is de conclusie:

- dat op grond van bovenstaande maatregelen de beoogde planontwikkeling in belangrijke mate bijdraagt aan het realiseren van de structuren voor bos, hooiland en water en de verbindingzones zoals die in de SES zijn vastgesteld;
- dat de planontwikkeling voorziet in veel ruimte voor een groene en ecologische invulling;

Op de volgende bladzijde is het kaartje met de te nemen maatregelen, zoals opgenomen in het Masterplan, weergegeven.

Natuurbeschermingswet 1998

Naar aanleiding van een ontvangen zienswijze is door het Natuur Wetenschappelijk Centrum aanvullend onderzoek verricht. Het rapport d.d. september 2009 eindigt met de volgende conclusie: Uit het bovenstaande volgt dat de planontwikkeling met betrekking tot de Smitsweg zeker geen nadelig effect heeft op de kwalificerende soorten en –habitats in het Natura 2000 gebied “De Biesbosch”. Het betreft een voormalig intensief beheerd akkerbouwgebied ingeklemd tussen de stadsrand van Dordrecht en drukke verkeersaders (spoorlijn, N3, A16). Een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 is derhalve niet nodig.

7.6 Bodemkwaliteit

De marktpartijen hebben bij het verwerven van hun positie verkennend bodemonderzoek laten uitvoeren. Op grond van die onderzoek kan worden gesteld, dat er plaatselijk in de bovengrond sprake is van lichte verontreinigingen met koper en kwik, mogelijk mede veroorzaakt door het agrarisch gebruik van de gronden (bemesting en gewasbeschermings- middelen).

In de ondergrond zijn geen verontreinigingen aangetroffen.

Het grondwater is plaatselijk met een of meer van de volgende parameters licht verontreinigd: arseen, chroom, nikkel, zink, benzeen, ethylbenzeen, toluen en xyleen.

De aangetroffen licht verhoogde concentraties, die zich op enkele plaatsen manifesteren, vormen geen beperkingen ten aanzien van het toekomstig gebruik.

7.7 Gezondheids Effect Studie

Het GES is een instrument dat door de GGD wordt gebruikt met als doel de milieukwaliteit inzichtelijk te maken in relatie tot mogelijke gezondheidseffecten. Door de GES parallel aan de planvorming uit te voeren levert dat extra aanknopingspunten voor verbetermogelijkheden in de uitwerking van het plan.

Sterk samengevat zijn de belangrijkste uitkomsten van de SES:

- De luchtkwaliteit in het plangebied scoort matig tot onvoldoende (het achtergrondgehalte en de bijdrage van A16 en N3 zijn hierin bepalend).
- De geluidsbelasting levert, ondanks alle maatregelen, voor een deel van de woningen, met name aan de west- e noordrand, een matige tot onvoldoende score.
- Het hele gebied ligt binnen de invloedssfeer van externe veiligheid; een klein deel van de woningen ligt binnen de invloedssfeer van de hoogspanningslijn.

De aanbevelingen die de GGD daarbij doet zijn de volgende:

- Luchtkwaliteit: afstand houden, minimaal 100 meter, bij voorkeur 300 meter tot N3 en A16. Voor de A16 voldoet het plan aan de 300 meter, de afstand tot de N3 is minimaal 110 meter. De GGD doet de aanbeveling om bij de invulling van de groenzone langs de N3 rekening te houden met de mogelijke bijdrage van dat groen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.
- Geluid: geluidsschermen plaatsen langs het spoor bij de openingen in de geluidswal (of de geluidswal ter plaatse van de hoogspanningslijn doortrekken). De geluidsschermen langs het spoor zijn onderdeel van de planontwikkeling.
- Geluid: waar voorkeursgrenswaarden worden overschreden aanvullende maatregelen nemen. Dit is in lijn met de maatregelen op basis van het gemeentelijk beleid voor hogere waarden. Een aandachtspunt dat de GGD hier nog wel bij stelt is dat er bij die maatregelen aandacht blijft voor voldoende ventilatiemogelijkheden, lichtinval en uitzicht.
- Externe veiligheid: rekening houden met de aspecten zelfredzaamheid en beheersbaarheid. De genoemde maatregelen staan genoemd in de toelichting op externe veiligheid.
- Hoogspanningslijn: de GGD adviseert om toekomstige bewoners actief te informeren over de invloed van de hoogspanningslijn.

Tot slot adviseert de GGD om toekomstige bewoners actief over de bevindingen van de GES en de getroffen maatregelen te informeren. Wat betreft communicatie over externe veiligheid is dat een taak van de gemeente. Voor het overige is dit met name een taak van de ontwikkelaar.

Op grond van het bovenstaande is de conclusie:

- dat het plangebied op een aantal milieu-onderdelen voor delen matig tot onvoldoende scoort op grond van de GES-systematiek;
- dat in het stedenbouwkundig ontwerp terdege met deze zaken rekening is gehouden;
- dat vrijwel alle aanbevelingen van de GGD zijn overgenomen;
- dat veel maatregelen worden genomen ten behoeve van de leefbaarheid van de toekomstige woonwijk.

HOOFDSTUK 8 Watertoets

8.1 Beleidslijn "Grote Rivieren"

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

8.2 Waterkering

De aan de zuidzijde en buiten het plangebied gelegen Wieldrechtse Zeedijk is een secundaire waterkering. Deze waterkering heeft een primaire beschermingszone (kernzone) en voor zover in het onderhavige plangebied gelegen, is daarmee rekening gehouden.

8.3 Stedelijk Waterplan

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

Het stedelijk waterplan gaat over het oppervlaktewater.

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

Inmiddels is een start gemaakt met het opstellen van het Stedelijk Waterplan 2.

Het Stedelijk Waterplan zet in op ontwikkeling van de waterstructuur in het stedelijk gebied, als onderdeel van de identiteit van de deelgebieden, waarbij voor de smitsweglocatie als watertypering killen toepasbaar zijn. Deze moeten worden aangesloten op de killen in de deelgebieden Dordtse Kil en Dordtsche Hout.

In het Stedelijk Waterplan is aangegeven dat de Smitsweglocatie dient te voorzien in de eigen bergingsbehoefte voor oppervlaktewater. Het bestaande wateroppervlak moet daarbij worden vergroot naar minimaal 7%.

Oevers dienen zoveel mogelijk te worden ingericht als natuurlijke oever conform het Stedelijk Waterplan, indien het profiel dit toelaat, anders gebruik maken van glasvezelcement-beschoeiing. Dakvlakken en verharding dienen zoveel mogelijk aangesloten te worden op het schoonwaterriool. Het hemelwater dient zo mogelijk vertraagd afgevoerd te worden naar het oppervlaktewater, bij voorkeur door middel van infiltratie.

8.4 Veiligheid tegen inundatie en wateroverlast

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

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

Beleidsplan Waterkeringen Kijk op dijk en duin (december 2006)

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

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

zuidzijde en buiten het plangebied gelegen Wioldrechtse Zeedijk is een regionale waterkering. De beschermingszone van deze waterkering ligt deels in het plangebied.

8.5 Riolering

Voor de vuil- en schoonwaterhuishouding zijn in het Programma Smitsweg de volgende uitgangspunten opgenomen :

- Er dient uitgegaan te worden van een gescheiden stelsel, waarbij lozingen op het oppervlakte water dienen te voldoen aan de eisen van het Waterschap Hollandse Delta.
- Ten behoeve het ontwerp en de dimensionering van het rioolstelsel moet een capaciteitsberekening worden gemaakt. De initiatiefnemers dienen aan te tonen dat de hoeveelheid vuil water afvoer past binnen het bestaande rioolstelsel. Indien de hoeveelheid vuilwaterafvoer groter is dan de bestaande capaciteit komen de kosten van capaciteitsvergroting ten laste van de projectontwikkelaar.
- Het definitieve rioleringsplan moet worden getoetst door de sector Stadsbeheer.
- De drooglegging van de weg is minimaal 1,20 m.
- In verband met drooglegging van de weg dient onderzocht te worden of de aanleg van drainage noodzakelijk is.

8.6 Regeling in bestemmingsplan

In het onderhavige bestemmingsplan zijn de bestaande watergangen langs de Smitsweg en

Wieldrechtse Zeedijk opgenomen met de bestemming “water”.

Om enige flexibiliteit te hebben is bepaald, dat binnen de bestemming “water” ook groenvoorzieningen zijn toegestaan; voorwaarde is wel dat de hoeveelheid water niet wordt verminderd. Doordat binnen de bestemming “groenvoorzieningen” ook water is toegestaan is bijvoorbeeld een andere vormgeving van groen, dan wel water mogelijk.

De hoeveelheid oppervlaktewaterberging bedraagt 7 % van het plangebied.

8.7 Overleg met waterbeheerder

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

Voor de watertoets in dit plangebied heeft onder meer overleg plaatsgevonden met waterschap Hollandse Delta. Initiatiefnemers hebben dit verwoord in een rapportage d.d. 29 november 2007.

HOOFDSTUK 9 Uitvoerbaarheid

9.1 Maatschappelijk

Na instemming met de startnotitie is een Programma opgesteld, dat de basis vormde voor het Masterplan.

Het ontwerp-Masterplan is tijdens een bijeenkomst op 3 juli 2007 toegelicht aan belangstellenden. Via een bekendmaking in de Stem van Dordt van 20 juni 2007 en een brief verspreid in de omgeving van de Smitsweg is de bevolking op de hoogte gesteld van het Masterplan en van de betreffende bijeenkomst. Van de geboden gelegenheid om op het ontwerp-Masterplan in te spreken is door verschillende personen gebruik gemaakt.

Als gevolg daarvan is het Masterplan op onderdelen aangepast (veelal verduidelijkt).

Insprekers zijn met een brief van 12 november 2007 op de hoogte gesteld van de wijze waarop met hun inspraakreactie is omgegaan en van het verdere proces.

Het voorontwerp-bestemmingsplan is eveneens onderwerp van inspraak geweest.

Er zijn 9 inspraakreacties ingediend, door hoofdzakelijk bewoners van de Wieldrechtse Zeedijk. De reacties hebben op onderdelen geleid tot een aanpassing. De hoofdopzet van het plan is echter in tact gebleven.

Naar aanleiding van de inspraakreacties is het ontwerp-bestemmingsplan op de volgende onderdelen aangepast:

- a. calamiteitenroute langs het spoor tot de hoogspanningsmast is opgenomen binnen de bestemming “verkeer” en vanaf dat punt in de bestemming “groen”
- b. vanaf genoemde hoogspanningsmast is een aanduiding opgenomen gericht op een mogelijke ontsluiting van de woonvlekken
- c. het bouwvlak voor maximaal 2 te bouwen woningen nabij Wieldrechtse Zeedijk 13 is in westelijk richting verschoven
- d. in toelichting is de tekst over archeologie aangevuld
- e. in toelichting is de tekst over de ontsluiting van het gebied aangevuld

9.2 Financieel

Het plangebied wordt ontwikkeld in samenwerking met twee marktpartijen. Er zijn overeenkomsten gesloten waarin ondermeer de financiële aspecten zijn geregeld. Uitgangspunt daarbij is dat de realisering van deze nieuwe woonwijk voor de gemeente minimaal budgettair neutraal verloopt.

Door de opgenomen bouwmogelijkheid van 2 woningen nabij Wieldrechtse Zeedijk 13 is ook in de richting van die eigenaar actie ondernomen om te komen tot een overeenkomst waarin

afspraken zijn gemaakt over ondermeer de betaling van een bijdrage in de gemeentelijke plankosten.

Door genoemde overeenkomsten is het opstellen van een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro niet nodig en kan dit achterwege blijven.

HOOFDSTUK 10 Resultaten 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 Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten
4. Waterschap Hollandse Delta
5. Ministerie van Economische Zaken
6. Vrom-Inspectie Regio West
7. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
8. Kamer van Koophandel
9. Tennet Zuid-Holland
10. KPN Telecom, Vaste Net
11. N.V. Nederlandse Gasunie
12. Nederlandse Spoorwegen

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

1. Provincie Zuid Holland
2. Waterschap Hollandse Delta
3. Vrom-Inspectie Regio West
4. Brandweer Zuid-Holland-Zuid
5. Kamer van Koophandel
6. N.V. Nederlandse Gasunie
7. Transportnet Zuid-Holland
8. N.V. Nederlandse Spoorwegen

De reacties zijn onderstaand van commentaar voorzien.

1. Provincie Zuid-Holland

Water

Het bestemmingsplan is formeel niet het instrument om te verplichten tot de aanleg van water. In de met de ontwikkelaar gesloten samenwerkingsovereenkomst is verwezen naar het programma van eisen en naar het Masterplan. Daarin wordt nadrukkelijk gesproken over de te maken hoeveelheid water.

Enkel en alleen omdat de exacte situering van het water nog afhangt van inrichtingsontwerpen van de landschapsarchitect, is het nieuw te maken water niet met een bestemming aangegeven. Het is denkbaar dat delen van de in de verbeelding aangegeven aanduidingen niet in die vorm worden gerealiseerd, maar dat bijvoorbeeld wordt gekozen voor een locatie met een grote vijverpartij. Binnen de aangegeven bestemming "groen" is dat mogelijk.

De hoeveelheid te maken water is verwoord in de toelichting in het afzonderlijke Hoofdstuk 9 "Watertoets".

Het waterschap heeft in haar reactie een tekstsuggestie gedaan over "Veiligheid tegen overstroming vanuit de rivieren". Die tekst wordt overgenomen in Hoofdstuk 9 "Watertoets".

Verkeer

de mobiliteit die wordt gegenereerd door het plan door middel van een mobiliteitseffecttoets.
Het plan voorziet in maximaal 675 woningen.

Het plan heeft een éézijdige hoofdontsluiting voor autoverkeer. Voor de autoverkeersproductie die het plan gegenereerd wordt uitgegaan van gemiddeld ca. 5,5 rit per woning per dag. Dit leidt tot een etmaalintensiteit op de hoofdontsluitingsweg van ca. 3350 mtvtg per etmaal.

de ontsluiting (parkeren, langzaam verkeer, openbaar vervoer, wegen, transport over water) .

-ontsluiting: voor autoverkeer wordt het plan ontsloten via een enkele hoofdontsluiting welke ligt tussen de N3 en het spoor en op het hoofdwegennet van Dordrecht aansluit op de kruising N3-Copernicusweg.

Voor hulpverlenende diensten en calamiteiten worden extra noodvoorzieningen aangebracht.

-parkeren: Het plan moet voorzien in zijn eigen parkeerbehoefte. Voor de gehanteerde kengetallen wordt uitgegaan van de kengetallen zoals genoemd in het ASVV 2004 (aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom). De parkeernormen zijn per woningcategorie in de plantoelichting genoemd.

Voor de beheersbaarheid wordt het gehele gebied uitgevoerd als parkeerverbodzone waarbij parkeren alleen is toegestaan op de aangegeven plekken.

-Langzaamverkeer: Het langzaam verkeer wordt apart ontsloten, de hoofdontsluitingsweg voor snelverkeer is niet toegankelijk voor langzaam verkeer.

Het plan voorziet in het centrum niet in aparte fietsvoorzieningen. Buiten het centrumgedeelte van het plan zijn wel aparte fietsvoorzieningen die aansluiten op de stedelijke fietsinfra. Deze stedelijke fietsinfra ligt langs het plan en geeft directe aansluiting met de Hoeksche Waard, scholen, station en werkgebieden.

De nabijgelegen kruising met de spoorbaan in de Kilweg is in 2008 vervangen door een ongelijkvloerse kruising.

-Openbaar vervoer: De ontsluitingsweg naar het plan en de gebiedsontsluitingsweg type 2 zijn geschikt voor openbaar vervoer. Bewoners kunnen gebruik maken van de bus in Sterrenburg en op termijn in het bedrijvenpark Amstelwijk.

-wegen: Voor de ontsluitingswegen en wegen in het gebied wordt uitgegaan van wegen binnen de bebouwde kom met inrichtingen conform duurzaam veilig. De hoofdontsluiting wordt uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg type 1, de centrale ring in het gebied als gebiedsontsluitingsweg type 2, de overige wegen in het gebied worden uitgevoerd als 30 km/zones.

-transport over water: In dit plan niet aan de orde.

Het regionale verkeers- en vervoersbeleid, waaronder verkeersveiligheid.

Het plan heeft een woonbestemming. Er is geen sprake van omvangrijke en (boven)regionale arbeids- en/of bezoekersintensieve bedrijvigheid.

Ontsluitingsweg en wegen binnen het plan worden uitgevoerd conform richtlijnen duurzaam veilig en essentiële wegkenmerken. Buiten het plan is een scheiding van snel- en langzaam verkeer.

-gevolgen voor provinciale- en rijkswegen:

Het plan wordt ontsloten op de kruising N3 – Copernicusweg. Dit betekent een directe verbinding met de N3. De N3 is een rijksweg. De N3 kruist hierna de A16.

Ter plaatse van de aansluiting N3 – A16 wordt i.s.m. Rijkswaterstaat een Fly-over gerealiseerd om de toekomstig drukste richting te kunnen verwerken.

Om de gevolgen van de nieuwe wijk met maximaal 675 woningen op de N3 en aansluiting A16 in beeld te brengen heeft de gemeente het bureau Vialis Traffis bv. opdracht te geven hier een studie naar te doen.

Dit heeft geleid tot een rapportage waaruit blijkt dat de gevolgen van de nieuwe wijk niet tot problemen leiden op deze punten en/of de doorstroming op de N3 en A16 verstoren.

Rijkswaterstaat is bij dit onderzoek betrokken.

-te treffen maatregelen om de bereikbaarheid te garanderen en om bereikbaarheidsproblemen in de (directe) omgeving te beheersen, met inbegrip van de haalbaarheid van de maatregelen.

De bereikbaarheid van het gebied is gegarandeerd door het toegepaste wegprofiel van de gebiedsontsluitingsweg type 1. Voor hulpverlenende diensten zijn aparte voorzieningen in het plan opgenomen waardoor bij calamiteiten het gebied van verschillende kanten kan worden benaderd.

De bereikbaarheid van het spoorwegtracé ingeval van calamiteiten wordt over de lengte van de ontsluitingsweg en het plan zelf aanzienlijk verbeterd door de naast de spoorinfra liggende en in het plan opgenomen weginfra.

Voor de afwikkeling en doorstroming van het verkeer op de aansluiting N3 – Copernicusweg geeft het onderzoek aan dat deze niet in gevaar komen.

2. Waterschap Hollandse Delta

Waterkering

De aangegeven tekstsuggestie zal worden verwerkt.

Stedelijk Waterplan

In de tekst zal worden verwerkt dat is gestart met het opstellen van een stedelijk waterplan 2.

Ruimte voor open water

Zoals in het hoofdstuk Watertoets verwoord hebben de initiatiefnemers van dit plan overleg gevoerd met het Waterschap. De toevoeging van minimaal 7 % water is nadrukkelijk verwoord in het Stedelijk Waterplan en daaraan wordt in dit plan voldaan.

Plankaart

Deze zal worden aangepast zodra de betreffende software beschikbaar is.

3. VROM-inspectie

openbaar vervoer

In de toelichting zal een zinsnede worden opgenomen waarin wordt aangegeven dat de wijk niet wordt aangedaan door het openbaar vervoer. Bewoners kunnen gebruik maken van de bus in Sterrenburg en op termijn in het bedrijvenpark Amstelwijk.

stikstofleiding

bij de stikstofleiding is op basis van staand beleid reeds rekening gehouden met de noodzakelijke afstanden tot woonbebouwing. Naar aanleiding van deze reactie heeft alsnog een toetsing plaatsgevonden aan de toekomstige regelgeving. De uitkomsten van die toetsing door RIVM geven aan dat er zich geen problemen zullen voordoen.

hoogte geluidscherm

In de regels (artikel 5 Verkeer) is de bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde gesteld op maximaal 9 m en langs de spoorweg op 12 m.

De in de reactie genoemde 3 m wordt derhalve in de regels niet genoemd.

4. Brandweer Zuid-Holland-Zuid

De reactie van de Brandweer was al bekend vanuit het vroegtijdig gepleegde overleg. Daaruit is een bebouwingsvrije zone van overwegend 110 m naar voren gekomen (alleen bij het meest noordelijk bouwvlak is dit enkele meters minder) en die afstand maakt nadrukkelijk deel uit van de planvorming. Hetzelfde geldt voor de calamiteitenroute langs het spoor, die in het plan is opgenomen. Deze route sluit niet rechtstreeks aan op de Wieldrechtse Zeedijk, omdat daarvoor geen ruimte beschikbaar is.

De overige elementen in de brief van de Brandweer betreffen uitvoeringsaspecten en zullen aan de projectontwikkelaar worden opgelegd.

5. Kamer van Koophandel

Het in Dordrecht geldende beleid voor beroepsuitoefening aan huis is ook in dit voorontwerp-bestemmingsplan opgenomen.

In artikel 14 van de planregels is te zien dat bepaalde beroepsactiviteiten direct zijn toegestaan en dat voor andere activiteiten een ontheffing nodig is. Dit beleid geldt sedert enkele jaren naar volle tevredenheid.

6. Gasunie

In de reactie wordt gemeld dat ook de toetsing aan toekomstig extern veiligheidsbeleid niet leidt tot problemen.

7. Tennet

Regels en plankaart

De gevraagde aanpassingen en toevoeging zullen worden aangebracht, behoudens de gevraagde opname van sub f in artikel 9.3 van de planregels. Er is hier sprake van “bouwen” en dat is anders dan “aanleggen”.

8. Nederlandse Spoorwegen

Alle gronden van Prorail zijn opgenomen binnen de bestemming “verkeer (s)”. In de regels is de spoorweg onderdeel van de bestemming “verkeer”. Gelet op de opmerking zal een afzonderlijk artikel (regel) worden opgesteld voor de spoorweg.

Doordat de volledige eigendom van Prorail is opgenomen valt ook de bestaande spoorloot binnen deze bestemming. Deze spoorloot blijft gehandhaafd en vormt de scheiding met de aan te leggen calamiteitenontsluiting.