

Een nieuwe bijdrage aan de oude stad



**Startnotitie milieu-effectrapportage
De Stadswerven**

Milieu-effectrapportage

“De stadswerven”

De Startnotitie

**Sector Stadsontwikkeling
Afdeling beleid
15 april 2003**

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	3
1.1.	Doel en inhoud van de startnotitie	3
1.2.	Ligging plan- en studiegebied	5
2.	Beleidskader, doel- en probleemstelling	6
2.1.	Beleidskader	6
2.2.	Probleem- en doelstelling	7
3.	Voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten	8
3.1.	Voorgenomen activiteit	8
3.2.	Alternatieven en varianten	9
4.	Gevolgen voor het milieu	10
4.1.	Algemeen	10
4.2.	Ruimtelijke en functionele inrichting	11
4.3.	Bodem, grond- en oppervlaktewater en riolering	11
4.4.	Ecologie	12
4.5.	Landschap en cultuurhistorie	13
4.6.	Verkeer en vervoer	13
4.7.	Woon- en leefmilieu	15
4.8.	Energie	15
4.9.	Risico- en veiligheidseffecten	16
5.	Procedure en tijdsplanning	16
5.1	Procedure	16
5.2	Tijdsplanning	17
	Bijlage: uitgangspunten milieu 'richt- en basiskwaliteit'.	18

1. Inleiding

1.1. Doel en inhoud van de startnotitie

Doel startnotitie

Het college van burgemeester en wethouders van Dordrecht hebben het voornemen om met het project De Stadswerven (kaartje) de bestaande bedrijfsterreinen Kop van de Staart en het Eneco-terrein te ontwikkelen tot een hoogwaardig binnenstedelijk milieu. De ontwikkeling dient een bijdrage te leveren aan de versterking van de centrumfunctie van de Dordtse binnenstad.

Deze startnotitie is de eerste stap in de procedure van milieu-effectrapportage (m.e.r.) voor de ontwikkeling van De Stadswerven. De startnotitie vormt de basis voor de inspraak en advisering over de vast te stellen richtlijnen. Het doel van het m.e.r. is het milieubelang, naast andere belangen, een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk ernstige gevolgen voor het milieu. In dit geval wordt de m.e.r.-procedure gevolgd in het kader van de besluitvorming over het nieuwe bestemmingsplan voor De Stadswerven.

M.e.r. en ruimtelijke planvorming

Binnen het project zijn niet direct functies aan te wijzen die m.e.r.-plichtig zijn. Het aantal woningen dat voorzien is, circa 1600, blijft onder de grens van 2000 die genoemd wordt in het Besluit milieu-effectrapportage. Het theater blijft met circa 250.000 bezoekers ruim onder de grens van 500.000.

Ook het project De Stadswerven is als 'uitvoering van een stadsproject' niet m.e.r.-plichtig, echter gezien de impact die de ontwikkeling heeft voor het plangebied maar zeker ook voor de omgeving en de stad/regio als geheel heeft het college van burgemeester en wethouders van Dordrecht besloten een vrijwillige m.e.r.-procedure te doorlopen. Belangrijk argument is de inhoud van het programma. Naar verwachting zullen jaarlijks 750.000 mensen het gebied bezoeken om onder meer gebruik te maken van de culturele, commerciële, toeristische en recreatieve voorzieningen. Daarnaast worden zoals eerder al is aangegeven nog circa 1600 woningen gebouwd. Goed voor 2500-3000 bewoners. Qua werkgelegenheid wordt ingezet op 2000 arbeidsplaatsen.

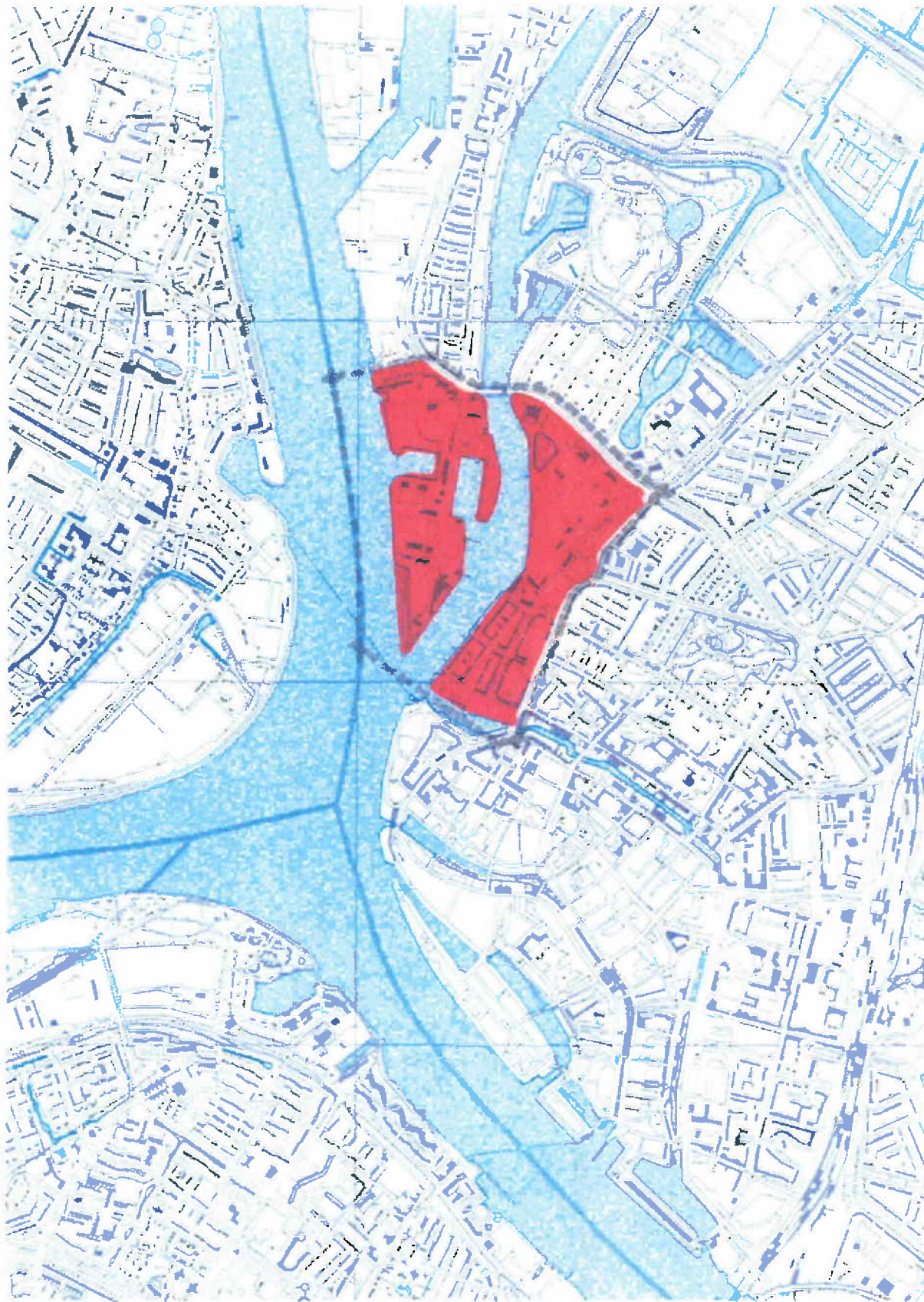
Naast de inhoud is het planproces een tweede belangrijk argument voor de m.e.r.-procedure. Een aantal producten komt tegelijkertijd tot ontwikkeling, te weten: het stedenbouwkundig plan, de veiligheidseffectrapportage, het MER en het bestemmingsplan. Het doel is dit in onderlinge samenhang en wisselwerking te doen. Met de m.e.r.-procedure wordt er voor gezorgd dat het milieu een volwaardige plaats krijgt in het verder verloop van het project.

De m.e.r.-procedure is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm). Op grond van artikelen 7.12 tot en met 7.15 moet eerst door de initiatiefnemer, te weten het college van burgemeester en wethouders van Dordrecht, een startnotitie in procedure worden gebracht, waarin het voornemen bekend wordt gemaakt. Naar aanleiding van deze startnotitie en de inspraakreacties en adviezen stelt het bevoegd gezag (de gemeenteraad) vervolgens richtlijnen vast, waaraan de inhoud van het hierna op te stellen milieueffectrapport (MER) moet voldoen.

De herstructurering van de Kop van de Staart en het Eneco-terrein tot een hoogwaardig stedelijk milieu past op hoofdlijnen binnen het geldend beleid (verdichten), zowel op provinciaal (streekplan), regionaal (Masterplan Drechtoevers), als gemeentelijk (Stadsplan) niveau.

Op basis van de vigerende bestemmingsplannen is de beoogde ontwikkeling echter niet mogelijk. Daarom wordt voor de Stadswerven een nieuw bestemmingplan opgesteld.

Kaart plangebied De Stadswerven



De m.e.r.-procedure wordt doorlopen in het kader van de besluitvorming over het nieuwe bestemmingsplan. Omdat de locatiekeuze niet ter discussie staat gaat het om een zogenaamd "inrichtings-MER".

Inhoud startnotitie

In deze startnotitie wordt in hoofdlijnen aandacht besteed aan:

- het plan en studiegebied;
- de voorgenomen activiteit
- het geldend beleid dat van invloed kan zijn op het plan;
- de doelstelling van het project;
- mogelijke alternatieven;
- mogelijke milieugevolgen die in het MER zullen moeten worden onderzocht;
- de verdere procedure en tijdsplanning.

1.2 Ligging plan- en studiegebied

Plangebied

Het plangebied (zie kaart) is het gebied dat in het kader van het project De Stadswerven ontwikkeld wordt tot een hoogwaardig binnenstedelijk milieu met ruimte voor wonen, werken en voorzieningen (onder meer een theater).

Het gebied ligt aan de oostzijde van de historische binnenstad en beslaat het noordoostelijk deel van de 19^e eeuwse schil (Eneco/Lijnbaangebied) en – aan de overzijde van het Wantij- de westelijke punt van de het gebied de Staart (Kop van de Staart). In groter verband maakt het gebied onderdeel uit van het centrum van de Drechtsteden dat geconcentreerd is rondom het Drierivierenpunt, het punt waar de Beneden Merwede, Noord en Oude Maas samen komen.

Het gebied wordt in het noorden begrensd door de Beneden Merwede (de gemeentegrens) en in het zuiden door de Noordendijk. In het oosten vormt de omgeving Papendrechtse straat, Merwedestraat en Oranjelaan de grens. De Riedijkshaven markeert de grens in het westen.

De Noordendijk fungeert als hoofdwaterkering, waardoor het gehele plangebied buitendijks ligt. Verder wordt het gebied doorsneden door het Wantij, waardoor sprake is van twee deelgebieden, te weten de Kop van de Staart en het gebied Lijnbaan/Eneco.

Het plangebied heeft een bruto-oppervlakte van veertig hectare, waarvan 10 ha water. Eneco, voorheen het gemeentelijk energiebedrijf, is momenteel nog gevestigd op de locatie, maar zal op korte termijn de activiteiten aan de Noordendijk beëindigen. De gemeente heeft inmiddels tot aankoop besloten. Op de Kop van de Staart zijn door faillissement de poorten van scheepswerf De Biesbosch gesloten. De gemeente heeft de locatie inmiddels verworven. De overige bedrijven zullen eveneens aangekocht en/of verplaatst worden.

De Kop van de Staart is ontsloten door de Maasstraat. Het terrein is bereikbaar via de Merwedestraat-Oranjelaan. Beide maken deel uit van de hoofdstructuur voor de auto. Het Enecoterrein/Lijnbaangebied is bereikbaar via de Noordendijk, die aantakt op de Oranjelaan.

Studiegebied.

Het studiegebied is het gebied waar effecten, als gevolg van de voorgenomen activiteit (kunnen) optreden. Het betreft het plangebied en de omgeving ervan. Het studiegebied heeft geen harde begrenzing. Uit het onderzoek, dat in het kader van het MER zal worden

uitgevoerd, zal blijken hoe ver de milieugevolgen zich uitstrekken; dit kan per milieuaspect aanzienlijk verschillen.

Zo kunnen bewoners in het westelijk deel van de Staart (extra) hinder ondervinden van de verkeersaantrekkende werking van de geplande voorzieningen, zoals het theater en het nautisch kwartier.

Daarnaast kan de milieubelasting veroorzaakt door de zittende bedrijven buiten het plangebied gevolgen hebben voor bijvoorbeeld nieuw te bouwen woningen op De Stadswerven.

2. Beleidskader, doel- en probleemstelling

2.1 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op besluiten en beleidsstukken die relevant zijn voor het project De Stadswerven.

Provinciaal beleid

Streekplan Zuid-Holland Zuid (mei 2000)

Het gebied Kop van de Staart wordt in het streekplan aangegeven als "bestaand bedrijfs-terrein, de gebieden Lijnbaan en Eneco als "bestaand stads- of dorpsgebied". Verder geeft de plankaart aan dat het gebied deel uitmaakt van de Drecht oevers. Er wordt een belangrijke rol weggelegd voor de Drecht oeverlocaties. Het Drierivierenpunt, een van de Drecht oeverlocaties, dient ontwikkeld te worden tot een nieuw hoogwaardig stedelijk milieu onder meer ter versterking van de centrumfunctie van de Dordtse binnenstad (onder andere horeca, culturele voorzieningen, toeristisch-recreatieve ontwikkeling).

Regionaal beleid

Masterplan Drecht oevers (1994)

In het masterplan staat aangegeven dat de centraal in de Drecht steden gelegen oevers van Dordrecht, Zwijndrecht en Papendrecht worden omgevormd tot een samenhangend stedelijk gebied, waarbij voor de Kop van de Staart uitgegaan wordt van onder andere woningbouw gecombineerd met daarmee verenigbare watergerichte bedrijfsactiviteiten.

Scenariostudie Drecht steden 2030 (juli 1997)

Deze studie komt voort uit het streven van de Drecht steden te komen tot een gezamenlijke en daardoor betere aanpak van opgaven op basis van een gemeenschappelijke visie op het totale gebied. Het kwalitatief streefbeeld van de Drecht steden gaat uit van een gevarieerde en gemengde regio voor wonen, werken, cultuur en recreatie. De aanpak van De Stadswerven is een van de speerpunten.

Kaderplan Drierivierenpunt (concept februari 2001).

Het kaderplan is opgesteld in Drecht oever-verband en kan gezien worden als vervolgstap op het masterplan uit 1994.

In het kaderplan wordt aangegeven dat de locatie De Stadswerven, vanwege zijn positie, een unieke mogelijkheid biedt voor het ontwikkelen van een cultuurwerf aangevuld met een evenwichtige mix van woon -en werkfuncties.

Gemeentelijk beleid

Stadsplan Dordrecht (2000)

Het stadsplan geeft richtingen en hoofdlijnen aan voor de ruimtelijke ontwikkeling van stad en eiland in de periode 2000-2015, met een doorkijk naar 2030. In het plan wordt grote waarde gehecht aan de versterking en uitbreiding van het waterfront van de

historische binnenstad door ontwikkeling van de Kop van de Staart en het Eneco-terrein gericht op een gemengd compact milieu met wonen, werken en voorzieningen.

Structuurvisie Staart (januari 2001)

De structuurvisie voor de Staart is voortgekomen uit de behoefte van de bewoners en bedrijven aan een toekomstbeeld voor het gebied. Ook in deze visie wordt voor de Kop van de Staart ingezet op een aantrekkelijk gemengd stedelijk milieu waarmee een belangrijke bijdrage geleverd kan worden aan het imago van de Dordtse binnenstad als centrum van de regio.

Structuurplan De Stadswerven (november 2002)

Het structuurplan is de eerste stap op weg naar de herontwikkeling van zowel de Kop van de Staart als het Eneco-terrein en is daarmee een belangrijk document. Het structuurplan geeft in woord en beeld inzicht in de meest gewenste ontwikkeling in hoofdlijnen, zowel van het gebied zelf als in relatie tot de omgeving. In het kader van het structuurplan heeft het totale gebied de naam "De Stadswerven" gekregen. In hoofdstuk 3 komt het structuurplan uitgebreid aan de orde.

nota Milieu- en leefomgevingsbeleid Dordrecht (2002)

In de nota Milieu- en leefomgevingsbeleid Dordrecht is in hoofdlijnen het milieubeleid voor de periode 2002-2005 beschreven. Een van de belangrijke speerpunten is het gebiedsgericht milieubeleid dat uitgaat van 'het juiste milieu op de juiste plek'. Voor De Stadswerven wordt uitgegaan van het milieutype centrumwonen: zeer hoge dichtheden, veel functiemenging, weinig groen.

Verder wordt in de nota per milieuthema de doelstellingen en het beleid beschreven. Van belang is om in aan te geven wat de bijdrage is van Stadswerven aan het bereiken van de doelstellingen.

Beleidsplan stedelijke ecologische structuur van Dordrecht (sept. 1997)

In het beleidsplan wordt beschreven welke natuur in en rond Dordrecht aanwezig is en wat er gedaan moet worden om natuur voor de lange termijn veilig te stellen. De ontwikkeling van een stedelijke ecologische structuur staat daarbij centraal: een samenhangend netwerk van leef- en brongebieden voor flora en fauna, aansluitend op natuur in het buitengebied.

De dragers voor de stedelijke ecologische structuur zijn: de bosstructuur (o.a. Dordwijkzone), de hooilandstructuur (o.a. dijken), de waterstructuur (o.a. het Wantijsysteem) en de witte gebieden. Deze laatste vallen buiten de stedelijke ecologische hoofdstructuur.

De Dordwijkzone op de kaart (september 1999)

De Dordwijkzone is een van de ecologische zones uit de stedelijke ecologische structuur. Voor deze zone, die loopt van het Wantij tot aan de Zeedijk, is een ontwikkelingsplan opgesteld. In dit plan wordt voorgesteld de mogelijkheid te onderzoeken de Vlij aan de westzijde van de Oranjelaan door te trekken naar het Wantij.

2.2 Probleem- en doelstelling

Locatiekeuze

Zoals in hoofdstuk 1 reeds is aangegeven betreft het een "inrichtings- MER". In eerdergenomen besluiten is reeds aangegeven dat het plangebied bij uitstek het gebied is waar het programma De Stadswerven gerealiseerd moet worden. Met het besluit over het Structuurplan in november 2002 is de locatiekeuze niet meer aan de orde.

Doelstelling

"Hoofddoelstelling is dat de herontwikkeling van Kop van de Staart/Enecoterrein bijdraagt aan de versterking van de binnenstad als centrum voor de regio en tevens recreatieve en toeristische trekker op nationaal niveau is."

Het doel is vertaald in getallen. Ingezet wordt op:

- 1.600 woningen: ongeveer 2500-3000 bewoners;
- 65.000 m2 voorzieningen en bedrijven: ongeveer 2.000 arbeidsplaatsen;
- 1.000 publieke parkeerplaatsen; goed openbaar vervoer naar binnenstad, station en regio;
- 2.500 bezoekers per dag: 750.000 per jaar.

Verder wordt ingezet op een duurzame ontwikkeling van het terrein. Voor milieu is dit vertaald in een na te streven richtkwaliteit (bijlage). Tevens is de basiskwaliteit geformuleerd die qua duurzaamheid laag scoort en veeleer vanuit het wettelijk kader is ingegeven.

3. Voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten

3.1 Voorgenomen activiteit

Algemeen

De eerste formele stap in de herontwikkeling was het vaststellen van het structuurplan De Stadswerven. In het structuurplan is de meest gewenste ontwikkeling in hoofdlijnen beschreven en vormt daarmee de basis voor het verdere ontwikkelingstraject.

Na de vaststelling van het structuurplan is gewerkt aan "de Uitgangspunten planvorming De Stadswerven". In deze nota, die richtinggevend is voor het stedenbouwkundig plan, is een verdiepingsslag gemaakt ten opzichte van het structuurplan met name voor wat betreft het te realiseren programma op De Stadswerven.

De nota "Uitgangspunten planvorming De Stadswerven" is tegelijkertijd met voorliggende startnotitie in het college van B&W behandeld.

Structuurplan

Uitgangspunten

Om het beoogde hoogwaardig binnenstedelijk milieu gestalte te kunnen geven zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- toevoeging van een nieuw deel aan de bestaande binnenstad;
- creëren van een veelzijdig binnenstedelijk milieu;
- realiseren van een stadsdeel aan het water;
- creëren van een cultuurcluster;
- benutten/versterken van bestaande karakteristieken en kwaliteiten;
- differentiatie in woon- en verblijfsklimaat;
- realiseren van een goede milieukwaliteit.

Randvoorwaarden

In het verlengde van de uitgangspunten dient bij de verdere ontwikkeling onder meer rekening gehouden te worden met de volgende randvoorwaarden:

- de historische en waardevolle bebouwing dient zoveel mogelijk behouden te blijven;
- versterking van de ruimtelijke structuur door het doortrekken van de Vlij naar het wantij;
- bebouwing zoveel mogelijk oriënteren op het water;
- hoofdstructuur auto is primair Merwedestraat-Oranjelaan, Noordendijk is secundair; als aanvulling is extra verbinding tussen Kop van de Staart en Eneco-terrein of Riedijkshaven (langzaam verkeer) noodzakelijk;
- nabij woningen creëren van kindvriendelijke verblijfsruimten; verblijfsgebieden zoveel mogelijk autoluw; parkeren uit het zicht;
- goede bereikbaarheid per openbaar vervoer; benutten personenvervoer over water; loop en fietsroutes verkeers- en sociaal veilig aanleggen.
- rekening houden met externe milieu-invloeden, zoals geluidhinder van omliggende bedrijven; openbare ruimte inrichten als 30 km gebied; duurzaam bouwen.

Programma

In het structuurplan is in hoofdlijnen een beeld geschetst van het te realiseren programma.

- Wonen: hoogwaardig wonen (in belangrijke mate) dure exclusieve woningen); woningen (flexibiliteit) voor diverse bevolkingsgroepen; bijzondere woonvormen, zoals lofts en atelier-woningen.
- Werken: kleinschalige binnenstedelijke bedrijvigheid; in openbare verblijfsgebieden op straatniveau onderbrengen van werk-functies met publiek karakter o.a. kunst/design architecten etc.
- Voorzieningen/ cultuur-recreatie: er wordt uitgegaan van 2 a 3 clusters te weten:
 - theater, hotel-congresruimte en casino;
 - bibliotheek, muziekschool, creatief en educatief centrum, pop-oefencentrum;
 - toeristisch-recreatieve voorzieningen, gerelateerd aan water.
- Ondersteunende voorzieningen: horeca, winkels en dienstverlening; jachthaven-faciliteiten en recreatievaart.

Nota "uitgangspunten planvorming De Stadswerven"

In deze nota is een groot aantal uitgangspunten geformuleerd en is daardoor een belangrijk document voor het vervolg in de planontwikkeling. Het gaat zowel om kwalitatieve als kwantitatieve uitgangspunten. Duurzaamheid is als kwaliteit opgevoerd, en verder uitgewerkt in een richtkwaliteit. Per thema is aangegeven waaraan voldaan moet worden om de doelstellingen te bereiken.

In de nota wordt gesproken over drie deelgebieden (zie kaartje), te weten Lijnbaan en Enecogebied, Kop van de Staart en het Watertorenterrein.

Verder gaat de nota uit van vijf voorzieningencusters die samen met wonen en werken tot stand moeten komen:

- 0 concentratie van regionale culturele-educatie in en om het Energiehuis;
- 0 culturele en commerciële voorzieningen op de westpunt van de Kop van de Staart;
- 0 toeristische, recreatieve en nautische voorzieningen in en om de zuidelijke insteekhaven en de voormalige fabriekshal van De Biesbosch;
- 0 watertoreng gebied nader benoemen als zelfstandig gebied met een nader te bepalen functie;
- 0 commerciële, stedelijke en kantoorfuncties samenbrengen in een nieuw entreegebied aan de Merwedestraat en de Noordendijk.

Ten aanzien van het Lijnbaangebied wordt gesteld dat als onderdeel van het stedenbouwkundig plan onderzocht wordt of en hoe de ontwikkelingen kunnen bijdragen aan de verbetering van het woon- en leefklimaat binnen dit gebied en hoe aan de andere kant het Lijnbaangebied kan bijdragen aan de beoogde kwaliteit voor het gehele plangebied. In dit kader zal, voor bepaalde delen van het gebied, ook de variant nieuwbouw worden onderzocht.

3.2 Alternatieven en varianten

In een MER dienen minimaal de volgende alternatieven te worden beschreven:

- het nulalternatief;
- alternatieven en/of varianten voor de inrichting van Stadswerven;
- het meest milieuvriendelijke alternatief.

Nulalternatief (referentiesituatie)

In het nulalternatief wordt beschreven wat er in het studiegebied zal gebeuren als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd. Hiervoor wordt eerst de huidige situatie in beeld gebracht, waarna vervolgens de reëel te verwachten autonome ontwikkelingen worden beschreven.

Het nulalternatief, dus het niet doorgaan van de herontwikkeling van het Eneco-terrein/Kop van de Staart is in dit kader echter geen reëel in beschouwing te nemen alternatief omdat met dit alternatief de gestelde doelen niet gehaald worden. De beschrijvingen van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen zullen in het MER echter de functie van het referentiekader vervullen, waartegen de effecten die samenhangen met de andere alternatieven en varianten worden afgezet.

Inrichtingsalternatieven en -varianten

De uiteindelijke inrichting staat nog niet vast. De nota "Uitgangspunten planvorming De Stadswerven" is richtinggevend voor de verdere planontwikkeling. Het MER en het stedenbouwkundig plan lopen qua tijdsplanning gelijk op. Het doel is om beide plannen in samenhang op te stellen via een interactief en iteratief proces. Dit geldt ook voor de veiligheidseffectrapportage.

Als eerste stap worden enkele inrichtingsalternatieven gepresenteerd, op basis waarvan de diverse oplossingsrichtingen voor de milieuthema's kunnen worden beoordeeld en een keuze kan worden gemaakt van de meest gewenste inrichting (voorkeursalternatief). Indien nodig kunnen daarnaast voor deelaspecten ook afzonderlijke inrichtingsvarianten worden uitgewerkt.

In de inrichtingsalternatieven en varianten wordt gebruik gemaakt van aspecten die ontleend worden aan de geformuleerde richtkwaliteit milieu, zoals:

- aansluiting met Vlij;
- de verkeersontsluiting;
- de situering van de woningen etc.

Meest milieuvriendelijk alternatief.

Op grond van de Wet milieubeheer moet in een MER altijd een zogenaamd meest milieuvriendelijk alternatief worden beschreven. Dit is het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel zoveel mogelijk worden beperkt met gebruikmaking van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu. In het meest milieuvriendelijke alternatief wordt onderzocht hoe het plangebied vanuit milieuoogpunt zo optimaal mogelijk kan worden ingericht en daarmee ook een optimale milieuwinst kan worden bereikt. Het meest milieuvriendelijk alternatief wordt beschouwd als een samenhangend pakket van maatregelen en technische concepten waarmee voor het milieu een optimaal resultaat kan worden bereikt. Als randvoorwaarde geldt dat het om een reëel uitvoerbaar alternatief moet gaan.

4. Gevolgen voor het milieu

4.1 Algemeen

In het MER zal worden onderzocht welke milieugevolgen zullen optreden als gevolg van de herinrichting van Kop van de Staart en Eneco-terrein/Lijnbaan (samen de Stadswerven). Het gaat hierbij zowel om negatieve als positieve gevolgen, waarbij onderscheid zal worden gemaakt in blijvende en tijdelijke effecten. In het MER zal nagegaan worden in hoeverre negatieve effecten met maatregelen kunnen worden beperkt en op welke manier positieve gevolgen kunnen worden versterkt.

In het MER komen de volgende milieu-aspecten aan de orde:

- ruimtelijke en functionele inrichting;
- bodem, grond- en oppervlaktewater en riolering
- ecologie;
- landschap en cultuurhistorie;
- verkeer en vervoer;
- woon en leefmilieu;

- energie;
- risico en veiligheidsaspecten

Vooruitlopend op het MER wordt in deze startnotitie voor genoemde aspecten globaal inzicht gegeven in de huidige situatie en in de mogelijke milieugevolgen van de ontwikkeling van De Stadswerven. Op basis van deze bevindingen worden de in het MER te onderzoeken aspecten expliciet genoemd. In het nog op te stellen MER zal met name op deze punten nader onderzoek worden verricht. Een definitieve opsomming van onderwerpen waaraan in het MER aandacht zal worden besteed, zal worden gegeven in de door het bevoegd gezag vast te stellen richtlijnen.

4.2 Ruimtelijke en functionele inrichting

Huidige situatie

Het plangebied heeft een bruto-oppervlakte van circa 40 ha, waarvan circa 10 ha bestaat uit water. Het plangebied bestaat uit twee deelgebieden: het Eneco/Lijnbaangebied (inclusief nieuwbouw Riedijkshaven) en de Kop van de Staart. De gebieden zijn gescheiden door de rivier het Wantij.

Het gebied Lijnbaan is na het verdwijnen van de vanouds gevestigde bedrijven ontwikkeld tot een binnenstedelijk woongebied. Langs de Noordendijk is een deel van de oorspronkelijke bebouwing behouden en op enkele plaatsen is de laatste jaren nieuwbouw gerealiseerd. Langs de Riedijkshaven verrijst momenteel een grootschalig woningbouwcomplex.

Het energiebedrijf Eneco is nog steeds gevestigd op de locatie maar zal op korte termijn haar activiteiten beëindigen. Enkele voorzieningen (schakelstations) die van belang zijn voor de energiedistributie worden gehandhaafd. De locatie wordt op korte termijn door de gemeente in eigendom overgenomen.

Op de Kop van de Staart zijn de poorten van scheepswerf de Biesbosch gesloten. De gemeente heeft de locatie verworven. Met de overige bedrijven wordt onderhandeld over aankoop en/of verplaatsing.

4.3 Bodem, grond- en oppervlaktewater en riolering

Huidige situatie

Bodem en grondwater

Uit onderzoek op het Enecoterrein en Kop van de Staart blijkt dat de bovenste 1,5 meter gemiddels sterk verontreinigd is met zware metalen en PAK. Het gaat hierbij om een immobiele verontreiniging en houdt verband met de aanwezigheid van puin, koolgruis en slakken. Daarnaast wordt op een aantal plaatsen sterke verontreinigingen met minerale olie en creosoot aangetroffen in grond en grondwater. Deze verontreinigingen zijn mobiel van aard.

De grondwaterstand is op het Enecoterrein gemiddeld 1,8 meter minus maaiveld; op de Kop van de Staart is deze gemiddeld 2,0 meter minus maaiveld. Hierbij geldt voor beide terreinen dat het maaiveld niveau ten opzichte van het NAP behoorlijk varieert.

Het Lijnbaangebied is met het gereedkomen van woningbouwproject Riedijkshaven volledig gesaneerd.

Het slib in de havens en het Wantij is eveneens sterk verontreinigd (klasse 4).

Oppervlaktewater

Het gehele plangebied ligt buitendijks waarbij de Noordendijk als hoofdwaterkering fungeert. In het kader van de Ruimte voor de Rivier worden uit een oogpunt van bescherming tegen hoog water, overlast en veiligheid eisen gesteld aan de toekomstige inrichting.

Het plangebied wordt doorsneden door het Wantij. Het deel dat tot het plangebied gerekend kan worden beslaat circa 10 hectare. Aan de noordkant grenst De Stadswerven aan de Beneden Merwede, een drukke vaarroute. Op de Kop van de Staart zijn twee insteekhavens.

Te verwachten gevolgen

Bodem en grondwater

Het plangebied wordt gesaneerd op een zodanige wijze dat het geschikt is voor de beoogde functies (functiegericht saneren). Uitgangspunt hierbij is dat de mobiele verontreinigingen ontgraven en afgevoerd worden. Voor de immobiele verontreinigingen geldt de gesloten gondbalans. Dit betekent in de praktijk het laten zitten (en isoleren) of elders binnen het plangebied gebruiken (en isoleren) van de met immobiele stoffen verontreinigde grond.

Oppervlaktewater

Het plan gaat uit van de versterking van de structurerende werking van het water door het water van de Vlij aan de oostzijde door te zetten tot in het plangebied en te verbinden met het Wantij. Door deze toevoeging ontstaan drie, in belangrijke mate door water begrensde, plandelen, te weten: Kop van de Staart, Lijnbaan-Eneco-terrein en het watertorenterrein.

Deze ingreep heeft tevens een vergroting van de waterbergingscapaciteit tot gevolg die eventueel ingezet kan worden ter compensatie elders binnen het plangebied.

De zuidelijke insteekhaven op de Kop van de Staart wordt gehandhaafd en krijgt een nieuwe functie, bij voorkeur in de sfeer van cultuur, recreatie en/of toerisme. Handhaving van de noordelijke insteekhaven staat ter discussie maar handhaving wordt op voorhand niet uitgesloten. Verder wordt mogelijk ingezet op correctie van de noordelijke oever.

Dergelijke ingrepen dienen getoetst te worden aan Ruimte voor de Rivier.

Riolering

In het plangebied wordt uitgegaan van een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Daarnaast wordt afvoer van hemelwater zoveel mogelijk afgekoppeld (meer dan 60%) en direct op het oppervlaktewater geloosd.

Te onderzoeken aspecten

- de ecologische meerwaarde (flora en fauna) van het verbinden van de Vlij naar het Wantij, waarbij twee varianten onderzocht worden, te weten een natuurlijke verbinding of verbinding waarbij gebruik wordt gemaakt van een duiker.
- de richtlijnen in het kader van Ruimte voor de Rivier en de gevolgen hiervan voor de gondbalans, de ingrepen in de waterstructuur, het dempen van de noordelijke haven en correctie van de noordelijke oever.

4.4 Ecologie

Huidige situatie

Het Wantijsysteem maakt deel uit van de waterstructuur uit de Stedelijke Ecologische Structuur. Het Wantijsysteem wordt gevormd door het Wantij, het Spaarbekken, het Molenvliet en het Vlij, de wateren tussen Krommedijk en Twintighoevenweg, de wateren van het Dubbelmondepark en alle wateren die

hiermee in verbinding staan. Het Wantij dat deel uitmaakt van het plangebied is stedelijk van opzet (kades).

De huidige ecologische waarde van het plangebied uitgedrukt in aanwezigheid van flora en fauna is op grond van het huidige gebruik naar verwachting gering. Een inventarisatie vindt nog plaats.

Te verwachten gevolgen

De ontwikkeling van Kop van de Staart en het Eneco-terrein heeft mogelijk geringe gevolgen voor de ecologische waarde. Dit heeft te maken met de functieverandering van het gebied en de intensivering van het ruimtegebruik. De mogelijke aanwezigheid van flora en fauna verdwijnt met de invulling van deze gebieden.

Het watertorenterrein, dat ontstaat na doortrekking van het Vlij met het Wantij, kan zich daarentegen positief ontwikkelen. Dit wordt bepaald door de inrichting van het gebied en de wijze waarop de Vlij wordt verbonden met het Wantij.

Te onderzoeken aspecten

- o inventarisatie van de huidige ecologische waarden (flora en fauna) in het plangebied
- o de ecologische positie van het watertorenterein als onderdeel van de verbinding Vlij-Wantij

4.5 Landschap en cultuurhistorie

Huidige situatie

Het plangebied is te karakteriseren als 'stedelijk' landschap. Zowel het ENECO-terrein als de Kop van de Staart zijn in gebruik als bedrijfsterreinen.

Cultuurhistorisch is met name het Eneco-terrein van belang. De energiecentrale is uit oogpunt van industriële monumenten waardevol. Verdere waardevolle gebouwen zijn de in 1881 gebouwde watertoren en het pompstation die werden gebruikt ten behoeve drinkwatervoorziening. De toren staat op de gemeentelijke monumentenlijst. Ook de residuen van de bezinkvijvers zijn bijzonder te noemen.

Te verwachten gevolgen

Het plangebied wordt ontwikkeld tot een binnenstedelijk milieu. Het Watertorenterrein neemt hierin een aparte positie door aanhaking op het groen-blauwe karakter van het gebied oostelijk van de Oranjelaan (Wantijpark en Wantijbuurt). Het Watertorenterein biedt mogelijkheden tot versterking van het Wantijssysteem dat deel uitmaakt van de stedelijke ecologische structuur.

De aard en gebruiksmogelijkheden van de meeste bebouwing sluit niet aan bij de ambities voor het plangebied. Daarnaast is leeftijd en de staat waarin gebouwen verkeren zodanig, dat hergebruik en inpassing niet realistisch is. Uitzondering wordt gemaakt voor de energiecentrale, de watertoren en het pompstation.

Te onderzoeken aspecten

- o hergebruiksmogelijkheden van energiecentrale, de watertoren en het pompstation;
- o benutting van de bezinkvijvers.

4.6 Verkeer en vervoer

Huidige situatie

De Kop van de Staart wordt onsloten door de Maasstraat. Het Eneco-terrein is bereikbaar via de Noordendijk. Zowel het autoverkeer als het langzaam verkeer maakt gebruik van dezelfde wegen.

Het plangebied is gelegen aan de verkeersroute Merwedestraat-Oranjelaan. Beide wegen maken deel uit van de hoofdstructuur voor het autoverkeer. Op het Eneco-terrein is een parkeerterrein ingericht bedoeld voor bezoekers van de binnenstad. Het plangebied is per bus bereikbaar.

Te verwachten gevolgen

De ontwikkeling van De Stadswerven heeft grote gevolgen voor de mobiliteit in het plangebied en het studiegebied. Jaarlijks worden namelijk 750.000 bezoekers verwacht. Verder komen er tussen de 2500 en 3000 mensen in het gebied te wonen en zijn 2000 arbeidsplaatsen voorzien. Het plangebied is vanuit de stad en de regio bereikbaar via de hoofdroute voor de auto.

In de planontwikkeling wordt uitgegaan van 1000 publieke parkeerplaatsen. Parkeren dient zoveel mogelijk in gebouwde vorm en uit het zicht opgelost te worden.

De auto-ontsluiting voor de Kop van de Staart zal ter plaatse van de Merwedestraat gesitueerd blijven.

De recreatieve fiets- en wandelroute langs het Wantij wordt in het gebied van de Kop van de Staart voortgezet ter hoogte van de huidige Maasstraat en sluit aan op de te realiseren brugverbindingen over het Wantij richting binnenstad. Vanuit het plangebied is de binnenstad alleen bereikbaar via de Noordendijk. Er wordt dan ook hoge prioriteit toegekend aan het tot stand brengen van een verbinding tussen Kop van de Staart en het Otto Dickeplein. Het Wantij en de Riedijkshaven moeten daarbij overbrugd. De brugverbinding is met name bedoeld voor voetgangers en fietsers.

Daarnaast wordt uitgegaan van een 2^e verbinding over het wantij. De relatie met de stad en de gebieden onderling, de bereikbaarheid van voorzieningen en het veiligheidsaspect (brandweer) spelen hierin een rol. Als voorkeurs tracé geldt een verbinding in het verlengde van de Biesboschstraat. Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat ook deze verbinding bedoeld is voor voetgangers en fietsers en als 2^e ontsluiting voor de hulpdiensten en openbaar vervoer. In het vervolgproces zal de vraag beantwoord moeten worden of deze verbinding eveneens voor de auto gebruikt kan worden.

Voor het Lijnbaan-Enecoterrein geldt dat langs de oever van de Vlij en het wantij een fietsroute is voorzien als onderdeel in de fietsverbinding tussen de wijk Stadspolders en de binnenstad.

Voorts wordt rekening gehouden met een extra auto-ontsluiting vanaf de Noordendijk.

De korte voet- en fietsverbindingen met de binnenstad en een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer moet het autogebruik door bewoners en bezoekers van de voorzieningen zoveel mogelijk beperken. Belangrijk is wel dat de loop- en fietsroutes verkeersveilig- en sociaal veilig worden aangelegd. Verder zullen de mogelijkheden van personenvervoer over water benut worden.

De verkeersaantrekkende werking van De Stadswerven en de ontsluitingen van het plangebied hebben mogelijk gevolgen (geluid en luchtkwaliteit) voor het leefmilieu van de toekomstige bewoners van het plangebied en voor de huidige bewoners in met name het studiegebied.

Te onderzoeken aspecten

- o de verkeersafwikkeling en beperking verkeersaantrekkende werking;
- o de te verwachten modal-split;
- o wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit op onder meer de Merwedestraat en Oranjelaan.;
- o mechanisch parkeren als vorm van intensief ruimtegebruik;

- o verblijfsgebieden autoluw inrichten;
- o situering woningen ten opzichte van de auto-ontsluiting in verband met mogelijke geluidhinder;
- o realisatie van een op het water gericht transferium;
- o ontsluiting openbaar vervoer en langzaam verkeer (fiets en looproutes).

4.7 Woon en leefmilieu

Huidige situatie

De aandacht bij het aspect woon- en leefmilieu gaat uit naar de beleving van de omgeving door bewoners en gebruikers van het gebied. Het plangebied heeft in de huidige situatie nauwelijks invloed op het woon- en leefmilieu van de omgeving. Met het faillissement van scheepswerf De Biesbosch is een belangrijke geluidsproducent verdwenen.

Te verwachten gevolgen

Op De Stadswerven wordt een combinatie van wonen, werken en voorzieningen gerealiseerd. Naar verwachting heeft dit, met uitzondering van de verkeers-aspecten (zie 4.6), geen invloed naar de woningen rond het plangebied.

De nieuw te bouwen woningen in het plangebied kunnen zowel hinder ondervinden van de te realiseren voorzieningen (cultureel, commercieel, toeristisch-recreatief) binnen het plangebied als van bedrijven gevestigd oostelijk van de Papendrechtse straat. In het plangebied worden in principe maximaal categorie 3 bedrijven toegelaten.

Daarnaast kunnen toekomstige bewoners hinder ondervinden van scheepvaart-lawaai cq in het plan voorziene aanmeerfaciliteiten.

Te onderzoeken aspecten

- o gevolgen van scheepvaartlawaai/aanmeerfaciliteiten voor de woningen;
- o situering van de woningen t.o.v. de voorzieningen;
- o geluidluwe verblijfsgebieden;
- o gevolgen van toelaten categorie 3 bedrijven

4.8 Energie

Huidige situatie

Het Enocoterrein is momenteel nog in gebruik van het energiebedrijf Eneco. Het bedrijf zal op korte termijn haar activiteiten beëindigen. Op het terrein staan drie schakelstations die van belang zijn voor de energiedistributie in Dordrecht. Deze moeten gehandhaafd blijven.

Te verwachte gevolgen

De herontwikkeling van Kop van de Staart en het Eneco-terrein heeft gevolgen voor de energieconsumptie van het gebied. Het functioneel programma dat voorzien is voor Stadswerven (wonen, werken en voorzieningen) leidt tot een intensivering van het ruimtegebruik.

Tegelijkertijd biedt de herontwikkeling de mogelijkheid om duurzame energie toe te passen.

Te onderzoeken aspecten

- o benutting van actieve en passieve zonne- energie;
- o mogelijkheden toepassen koude/warmteopslag.

4.9 Risico en Veiligheidseffecten

Huidige situatie

Het plangebied wordt in het noorden begrensd door de Beneden Merwede. Dit is een belangrijke scheepvaartroute voor onder meer transport van gevaarlijke stoffen.

Binnen het plangebied zijn geen bedrijven gesitueerd die risico's opleveren voor de omgeving.

Te verwachten gevolgen

Tegelijkertijd met het MER en het stedenbouwkundig plan wordt een veiligheids-effectrapportage opgesteld. Hierin komen fysieke en sociale veiligheidsaspecten aan de orde.

In het kader van De Stadswerven heeft de gemeente in 2002 onderzoek laten uitvoeren naar de risico-aspecten als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de Beneden Merwede. Het plaatsgebonden risico levert geen problemen op. De 10-6 contour ligt namelijk op de rivier. Ten behoeve van de berekening van het groepsrisico is gebruik gemaakt van een voorlopig programma voor De Stadswerven. Ook het groepsrisico levert geen probleem op. Wel dient een strook van 20 meter vanaf de oever vrij te blijven van bebouwing (beleidslijn Rijkswaterstaat) in verband met de bereikbaarheid voor de brandweer indien zich een calamiteit op het water voordoet. Verder zijn in het plangebied aanmeerfaciliteiten voorzien voor schepen.

De brandweer heeft als eis opgevoerd dat de Kop van de Staart een tweede ontsluiting krijgt. Er wordt uitgegaan van een extra brugverbinding over het Wantij.

Te onderzoeken aspecten

- o fysieke en sociale veiligheidsaspecten in het kader van een veiligheids-effectrapportage;
- o ontsluiting in verband met bereikbaarheid brandweer;
- o het politiekeurmerk voor De Stadswerven.
- o type aanlegplaatsen (welke schepen met welke lading)

5. Procedure en tijdsplanning

5.1 Procedure

Het MER zal dienen ter onderbouwing van het nieuw op te stellen bestemmingsplan. Bijzonder voor het project De Stadswerven is dat een aantal producten tegelijkertijd tot ontwikkeling komt, te weten: het stedenbouwkundig plan, de veiligheidseffectrapportage, het MER en het bestemmingsplan. Het doel is deze producten in onderlinge samenhang en wisselwerking te ontwikkelen (via interactief en iteratief proces) te doen.

Startnotitie en richtlijnen

De startnotitie wordt door de gemeenteraad voor inspraak ter inzage gelegd. Insprekers kunnen aangeven welke onderwerpen naar hun mening in het MER aan de orde moeten komen. Tegelijkertijd wordt de notitie toegezonden aan de wettelijke adviseurs, zoals de Commissie voor de m.e.r. en de Inspecteur Milieuhygiëne. De Commissie voor de m.e.r. geeft haar advies in de vorm van conceptrichtlijnen. Daarna stelt de gemeenteraad aan de hand van de inspraakreacties en adviezen richtlijnen vast. De richtlijnen geven aan welke onderwerpen in het MER moeten worden behandeld.

Opstellen MER, stedenbouwkundig plan en bestemmingsplan

Het onderzoek dat in het kader van het MER door de initiatiefnemer wordt uitgevoerd, vindt plaats aan de hand van de richtlijnen. De richtlijnen worden eveneens gebruikt bij de ontwikkeling van het stedenbouwkundig plan bijvoorbeeld in de vorm van te onderzoeken alternatieven cq. varianten. Voordeel hiervan is dat gedurende het proces het milieubelang meegenomen en meegewogen wordt en niet de toets achteraf plaatsvindt. De keuzes worden dan niet gemaakt in het kader van het bestemmingsplan maar in het kader van het stedenbouwkundig plan. Ook de aspecten die in een veiligheidseffect-rapportage aan de orde moeten komen zijn richtinggevend. Er zal hierbij overleg gevoerd worden met betrokken instanties en belangenorganisaties. Op grond van de resultaten van het stedenbouwkundig plan en het MER wordt het ontwerpbestemmingsplan opgesteld.

Aanvaarding en inspraak

De gemeenteraad zal vervolgens beoordelen of het MER voldoet aan de vastgestelde richtlijnen. Dit mondt uit in de zogenaamde aanvaarding door de gemeenteraad. Vervolgens wordt het MER samen met het ontwerpbestemmingsplan bekendgemaakt en aan inspraak onderworpen. De wettelijke adviseurs worden om advies gevraagd over het MER. Hierna volgt de vaststellingen en goedkeuringsprocedure voor het bestemmingsplan.

5.2 Tijdsplanning

Voor de genoemde stappen in de procedure wordt voorlopig de volgende tijdsplanning aangehouden:

Behandeling startnotitie in B&W	:	22 april
Vaststellen startnotitie door gemeenteraad	:	3 juni
Inspraak startnotitie	:	11 juni tot en met 8 juli
Advies richtlijnen	:	9 juni tot en met 11 aug. (maximaal)
Opstellen richtlijnen gereed	:	25 augustus
Behandeling richtlijnen in B&W	:	1 september
B&W	:	16 september
Cie Wonen en Leefbaarheid	:	17 september
Vaststellen richtlijnen door raad	:	7 oktober

Na het vaststellen van de richtlijnen wordt MER opgesteld. Het MER wordt tegelijkertijd met het stedenbouwkundig plan en het ontwerp-bestemmingsplan opgesteld. De verwachting is dat deze producten 1 januari 2004 gereed zijn. Hierna volgt de besluitvormingsprocedure. Globaal ziet dat er als volgt uit.

Aanvaarding van het MER door de gemeenteraad, bekendmaking van de MER en het ontwerpbestemmingsplan vindt in februari plaats. In april volgt de inspraak en wordt de Commissie MER in de gelegenheid gesteld een toetsingsadvies af te geven. Medio mei 2004 volgt de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan.

De laatste fase van de milieu-effectrapportage-procedure is de evaluatie. Het bevoegd gezag evalueert de milieugevolgen van de activiteit waarvoor het milieu-effectrapport is opgezet. Dit gebeurt op basis van een evaluatieprogramma. De eerste aanzet hiertoe wordt in het MER reeds gegeven. Bij het besluit geeft het bevoegd gezag de termijn en de wijze aan waarop de evaluatie zal worden uitgevoerd.

In het eerste kwartaal 2004 wordt het evaluatieprogramma opgesteld.

BIJLAGE: UITGANGSPUNTEN MILIEU 'RICHT- EN BASISKWALITEIT'

Milieu-thema	Richtkwaliteit (uitgangspunt: milieu is belangrijk)	Basiskwaliteit (milieu krijgt (minimaal) aandacht)	Aandachtspunten
Energie	energieprestatienorm van 0,75 of lager Energieprestatie op lokale groter dan 7,5	Energieprestatienorm (van tussen 0,75 en 0,9) Energieprestatie op Locatie is 6	toepassing van compact bouwen passief en actief gebruik maken zonne-energie, koude/warmteopslag opentbare verbinding op zonne-energie reken op houden met ruimte voor de rivier
Water	afkoppelen van verhard oppervlak (meer dan 60%) verbeterd gescheiden rioolstelsel grasdaken open natuurlijke verbinding Wanti met Vli versteking Wanipzone (ecologische zone SES) onder meer door faunapassage bij prins Hendrikbrug en nieuwe verbinding met Vli verbinding met Waterterrein, vestigingsplaatsen voor flora in kademuur	verbeterd gescheiden rioolstelsel verbinding Wanti met Vli d.m.v. duiker Afkoppelen van verhard oppervlak minder dan 60% Verbinding wanti met vli	
Ecologie			
Groen en spelen	wonen: groene binnengebieden inclusief speelvoorzieningen daktuinen ana (re ale met energie)	Speelvoorzieningen nabij woningen	
Geluid	Verkeer: maximale geluidbelasting 50 dB(A) in plangebied Inrichtingen: maximale geluidbelasting 50 dB(A) Industrie (gezoneerd): maximale geluidbelasting 50 dB(A) Een geluidruwe gevel per woning Geen benante geluidbelasting op Merwedestraat	Verkeer: maximale geluidbelasting 55 dB(A) in plangebied Verkeer: maximale geluidbelasting 65 dB(A) op Merwedestr Inrichtingen: maximale geluidbelasting 50 dB(A) Binnenvaart: maximale geluidbelasting 35 dB(A) Industrie: maximaal 55 dB(A) idem richikwaliteit	toepassen ZOAB, 30 knh Doos in Doos constructies, Altra
Afval	ondergrondse containersite bedrijven, kantoren, winkels en culturele voorzieningen slaan afval ingang op volden aan het handboek voor Toegankelijkheid voor gehandicapten VAC-kwaliteitswizer (Vrouwen Advies Commissie) Politie Keurmerk Veilig Wonen Handboek Woonkeur i.v.m. het seniorenbeleid Checklisten duurzaam bouwen niveau B Categorie 1 en 2 bedrijven	idem richikwaliteit	overlap met andere thema's is denkbaar
Maatschappelijk Duurzaam Ontwerpen			
Bedrijven		Categorie 1 en 2 bedrijven Categorie 3 bedrijven met beperking bedrijfsrijden en voorzieningen op gebouwniveau idem richikwaliteit	aandacht voor laden en lossen in de buurt bij woningen i.v.m. geluidoverlast
Lucht	Voldoen aan grenswaarden uit Besluit Luchtkwaliteit Maximaal 5-microgramm3 benzene uitmissie bij parkeerplaats Voldoen aan nieuwe beleidslijn RWS: 25 meter uit oever Beneden Merwede vrijhouden 2e ontsluiting vanuit andere richting dan Merwedestr Gesloten grondbalans	Voldoen aan oude beleidslijn RWS: 20 meter uit oever Beneden Merwede vrijhouden 2e ontsluiting vanuit andere richting dan Merwedestr Gesloten grondbalans idem richikwa leit	gelet ook voor het studiegebied (o.n. Merwedestraat) Voor de Stadserven wordt een veiligheidselctriciteitsopporage opgesteld Zowel voor fysieke als sociale veiligheidsaspecten
Bodem	Contraire wonenwerken en woningen/voorzieningen		
Functionering	Compact bouwen Flexibel bouwen (inspelen op veranderingen in het gebruik) door bijv. levensoplossende woningen Bereikbaarheid voor langzaam verkeer, openbaar vervoer en vervoer over water heeft prioriteit Parkeren uit het zicht Wandelen fietsroutes aan de zonzijde Ontsluitingswegen zijn 30 km zones	Compact bouwen Dubbel grondgebruik	Ten behoeve van een leefbare woonomgeving
Landbouw/ruimtegebruik			
Infrastructuur/parkeren			
Windminder	Geen hoge gebouwen aan vestigingsruimte openbare ruimte		doe een windroet

