

PlanMER

Ontwerp Structuurvisie Dordrecht 2020



PlanMER

Ontwerp Structuurvisie Dordrecht 2020

opdrachtgever : gemeente Dordrecht
nummer : 293.12987.00
datum : 05 februari 2008

opdrachtleider : dipl.ing. C.M. Brunner
auteur(s) : dipl.ing. C.M. Brunner drs. M. van der Meulen

Inhoud

1.	Inleiding	blz. 7
1.1.	Aanleiding	7
1.2.	Planmer-plicht en procedure	7
1.3.	Aanpak en leeswijzer	8
2.	Beoogde ontwikkelingen	9
2.1.	Inleiding	9
2.2.	Hoofdpunten structuurvisie	9
2.3.	Het programma en de plankkaart	9
2.4.	De belangrijkste ruimtelijke vraagstukken	16
3.	Beoordelingskader milieu	19
3.1.	Inleiding	19
3.2.	Beleidskader milieu	19
3.3.	Huidige milieusituatie en autonome ontwikkelingen	22
4.	Resultaten beoordeling	27
4.1.	Conclusies op hoofdlijnen	27
4.2.	Conclusies en aanbevelingen per ontwikkeling	27

Bijlagen:

1. Beoordeling beoogde ontwikkelingen op relevantie voor dit planMER.
2. Beoordeling relevante nieuwe ontwikkelingen.
3. Beoordelingskader milieu.
4. Verantwoording invulling advies Commissie voor de m.e.r.

¹ De afkorting mer wordt hier gebruikt om de mer-procedure aan te duiden. Het resultaat van de procedure, het milieueffectrapport wordt afgekort met MER.

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De gemeente Dordrecht heeft behoefte aan een richtinggevend beleidskader voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad voor de komende 15 jaar - de Structuurvisie Dordrecht 2020. Ten behoeve van deze structuurvisie is een milieubeoordeling nodig. Deze geeft informatie over de mogelijke milieugevolgen en de eventueel beschikbare (milieuvriendelijkere) alternatieven. Doel hiervan is het milieubelang volwaardig mee te nemen bij het besluit over de structuurvisie. De milieubeoordeling is vastgelegd in het voorliggende milieueffectrapport (MER¹).

1.2. Planmer-plicht en procedure Planmer-plicht

De Wet Milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage 1994 maken sinds september 2006 onderscheid in:

- een mer-(beoordelings)plicht voor projecten (projectmer¹);
- een mer-plicht voor plannen en besluiten van de overheid die het kader scheppen voor mer-(beoordelings)plichtige activiteiten (planmer).

In bijlagen C en D van het Besluit milieueffectrapportage is aangegeven voor welk type activiteiten een planmer of projectmer moet worden doorlopen en in het kader van welk besluit deze verplichting geldt.

De structuurvisie Dordrecht 2020 wijst onder andere locaties aan voor mogelijk projectmer-(beoordelings)plichtige activiteiten (zie ook paragraaf 2.2). De structuurvisie is daarmee kaderstellend voor met name de locatiekeuze van deze projecten. Ten behoeve van de structuurvisie is daarom een planMER vereist.

Procedure

De procedure van een planmer bestaat uit de volgende stappen:

1. openbare kennisgeving en raadpleging bestuursorganen over reikwijdte en detailniveau (op basis van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau);
 2. opstellen milieueffectrapport (planMER) en vertaling conclusies naar Structuurvisie;
 3. inspraak en overleg/advisering planMER en voorontwerp Structuurvisie;
 4. verwerking resultaten inspraak en overleg in het definitieve ontwerp van de Structuurvisie;
 5. bekendmaking en mededeling van het plan (hier Structuurvisie);
 6. evaluatie van de effecten na realisering.
- De eerste twee stappen zijn reeds doorlopen, ondersteund door een Notitie Reikwijdte en Detailniveau die door de gemeenteraad van Dordrecht is vastgesteld.

Advies Commissie voor de milieueffectrapportage

In het kader van stap 1 van de hiervoor geschetste procedure, heeft het gemeentebestuur ook de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage om advies gevraagd over de gewenste inhoud van het op te stellen planMER. In het navolgende kader staan de hoofdpunten uit dit advies vermeld. Dit planMER is opgesteld met inachtneming van dit advies.

Hoofdpunten advies Commissie voor de m.e.r.

In haar advies op de eerder uitgebrachte notitie reikwijdte en detailniveau (advies van 21 juni 2007) heeft de Commissie voor de m.e.r. geadviseerd om in het planMER de volgende door haar als essentieel beschouwde informatie aan te reiken:

- een heldere beschrijving van de uitgangspunten en kaders die voor de mer-procedure de basis vormen;
- de confrontatie tussen de gemeentelijke doelstellingen (op basis van kwalitatieve en kwantitatieve opgaven) en de randvoorwaarden vanuit milieu voor ruimtelijke ontwikkelingen;
- inzicht in de keuzemogelijkheden en variantontwikkeling binnen het kader van de structuurvisie;

- inzicht in de invloed van externe factoren op de ruimtelijke ontwikkelingen en de leefkwaliteit in Dordrecht, de aanpassingen die dit vereist en de mogelijkheden die ontstaan als een van deze factoren zou vervallen;
- de wijze waarop de thema's water en ruimtelijke ordening op elkaar worden betrokken, waarbij gebruikgemaakt wordt van het Stedelijk Waterplan en het Urban Flood Management;
- inzicht in de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen, in ieder geval op de thema's water, verkeer, leefkwaliteit en energie.

Dit planMER volgt zo goed mogelijk dit advies. Bijlage 4 geeft een verantwoording van de wijze waarop met deze hoofdpunten is omgegaan.

1.3. Aanpak en leeswijzer

Doel planMER

Doel van het instrument planMER is zodanige milieu-informatie aan te dragen, dat milieuaspecten volwaardig kunnen worden meegenomen in de besluitvorming over de structuurvisie. Het voorliggende planMER staat dus in nauwe samenhang met en volledig ten dienste van de opgestelde structuurvisie. Het planMER vormt als het ware een onderbouwend onderzoeksrapport (bijlagenrapport) bij de structuurvisie.

Aanpak in samenhang met structuurvisie (hoofdstuk 2)

De voor dit planMER gevolgde aanpak staat dan ook in nauwe samenhang met de aanpak en opzet van de structuurvisie. De hoofdlijnen van de structuurvisie – inclusief programma en aanpak – worden nader toegelicht in hoofdstuk 2. Een voor dit planMER relevant kenmerk is dat in deze structuurvisie slechts in zeer geringe mate ruimte is gevonden voor het expliciet aandragen van keuzemogelijkheden en variantontwikkeling. In dit planMER ligt het accent dan ook op de beoordeling van relevante nieuwe beleidsvoornemens ten aanzien van te verwachten milieueffecten. In hoofdstuk 2 en in bijlage 1 wordt gericht nagegaan welke onderdelen van de structuurvisie als voor dit planMER relevante nieuwe beleidsvoornemens moeten worden beschouwd. Deze beleidsvoornemens worden vervolgens beoordeeld op milieueffecten en daarbij mede getoetst op haalbaarheid in relatie tot de milieuwetgeving.

Milieuonderzoek

Beleidskader milieu en huidige milieusituatie (hoofdstuk 3)

Om deze ontwikkelingen te kunnen beoordelen, is in dit planMER allereerst een overzicht gegeven van het relevante beleidskader dat als basis dient voor de beoordeling van de milieusituatie (paragraaf 3.2). Tevens is de huidige milieusituatie (inclusief

de autonome ontwikkelingen) voor alle relevante milieuaspecten in beeld gebracht. Paragraaf 3.3 geeft beknopte informatie over de aanpak van dit onderzoek. De resultaten hiervan zijn opgenomen in bijlage 3 in de vorm van kaarten en een beknopte toelichting per milieuthema.

Beoordeling en toetsing milieueffecten (hoofdstuk 4)

De relevante nieuwe beleidsvoornemens van de structuurvisie zijn vervolgens kwalitatief beoordeeld op de te verwachten milieueffecten en getoetst op haalbaarheid in relatie tot de milieuwetgeving. De resultaten hiervan zijn weergegeven in bijlage 2 en samengevat in paragraaf 4.2. Vanwege het globale karakter van de structuurvisie heeft de milieubeoordeling en toetsing in dit planMER veelal een globaal/kwalitatief karakter. In deze beoordeling spelen de opgestelde milieukaarten een centrale rol. Verwachte effecten zijn veelal ingeschat aan de hand van deze kaartinformatie. Voor enkele ontwikkelingen is, voorafgaande aan de structuurvisie, al meer gedetailleerd/kwantitatief onderzoek uitgevoerd. Voor zover dergelijk onderzoek beschikbaar was, is daarvan uiteraard in de milieubeoordeling gebruikgemaakt.

2. Beoogde ontwikkelingen

2.1. Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een beknopte weergave van de voor dit planMER meest essentiële onderdelen van de structuurvisie. Aan de orde komen achtereenvolgens:

- hoofdpunten van de structuurvisie: kaders, ambities, uitgangspunten en doelstellingen (paragraaf 2.2);
- het concrete programma en de plankaart van de structuurvisie (paragraaf 2.3);
- de voor dit planMER meest relevante ruimtelijke vraagstukken (paragraaf 2.4).

2.2. Hoofdpunten structuurvisie

Kader en ambities

Kader Dordrecht 2020

De structuurvisie schetst het kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Dordrecht in het kort als volgt: "We zien Dordrecht in 2020 als een centrumstad in de regio: een stad met een sterke sociale, culturele en economische centrumfunctie. Ook is Dordrecht in 2020 aang tot ontwikkeling komen. Waar initiatief van burgers wordt aangemoedigd, waar ruimte is voor ondernemerschap en creativiteit, waar solidair samenleven in wijken wordt gestimuleerd en waar hulp en zorg beschikbaar is wanneer het nodig is. Een mooie stad waar het leven prettig is en die daarmee aantrekkelijk is om te wonen en te werken. Een stad die nationaal zichtbaar is en interessant is om te bezoeken."

Ambities en doelstellingen

Dordrecht staat daarmee voor een grote ruimtelijke opgave. Op basis van het meerjarenbeleidsprogramma (MJP) 2006-2010 zijn de ambities "Aantrekkelijk Dordrecht", "Sociaal Dordrecht", "Leefbaar Dordrecht" en "Europese Stad Dordrecht" geformuleerd. Om deze vier ambities te realiseren, werkt Dordrecht vanuit de strategie om enerzijds duurzaam en zorgvuldig om te gaan met de kernkwaliteiten van de bestaande stad en anderzijds kwaliteit toe te voegen op alle niveaus. Belangrijk uitgangspunt voor dit planMER is de keuze om de stad te ontwikkelen binnen de verstedelijkingscontour. Dit betekent dat de focus ligt op het vormgeven aan grote veranderingen in de bestaande stad: herstructuringsoperaties, transformatieopgaven.

Concreet richt Dordrecht zich op de volgende doelen:

- versterken van de regio;
- versterken van de binnenstad;
- versterken van het leefklimaat in de wijk;
- realiseren van voldoende, gedifferentieerde én aantrekkelijke woonmilieus;
- versterking van de economie en het creëren van voldoende werkgelegenheid;
- realiseren van een hoogwaardig sociaal-cultureel en recreatief voorzieningen-niveau;
- het sociaal en fysiek inrichten van de openbare ruimte;

- benutten van de groene waterrijke omgeving en realiseren van een duurzaam watersysteem;
- verbeteren van de bereikbaarheid;
- optimaliseren van de milieukwaliteit.

2.3. Het programma en de plankaart Ruimtelijk programma

In de structuurvisie zijn deze ambities en doelstellingen vertaald naar een zo concreet mogelijk ruimtelijk programma en een plankaart. In de navolgende tabel is voor de verschillende sectoren aangegeven wat de belangrijke beleidsopgaven zijn en, waar mogelijk, wat dat kwantitatief betekent en waar die beleidsopgaven al in projecten zijn vertaald.

Bijlage Fysiek programma voor Dordrecht voor 2010-2020

Opgave en indicatie projecten

Wonen

Opgave woningbouw	4.000	woningen	Uitbreiden netto
	6.500	woningen	Bouwen
	2.500	woningen	Onttrekken
Aanbod locaties naar leefmilieus	200	bouwen	Centrumstedelijk
	100	onttrekken	Centrumstedelijk
	3.000	bouwen	Levendig stedelijk
	900	bouwen	Rustig stedelijk
	500	onttrekken	Rustig stedelijk
	1.500	bouwen	Stadswijk
	1.300	onttrekken	Stadswijk
	200	bouwen	Suburbaan
	1.400	bouwen	Rustig groen
Projecten en locaties	1.600	Stadswerven	
	600	Maasterras Dordrecht	
	900	Leerpark en Gezondheidspark	
	2.400	Dordrecht-west	
	600	Smitsweg	
	200	Belthurepark	
	500	Zuidpolder	
	pm	Bovenpolder (reservelocatie)	
	400	overige projecten	
Bron	Jaarplan WSV Drechtsteden 2008		

Economie	Raming behoefte kantoorlocaties	265.000 m2	behoefte tot 2015 Drechtsteden
	Voorlopige indicatie projecten	6.000 m2 58.000 m2 29.000 m2 70.000 m2	Binnenstad Maasterras Leerpark en Gezondheidspark Amstelwijck
	<i>Bron</i>	<i>Raming: SGB 2005</i>	
	Opgave bedrijventerreinen	Opgave totaal Dordrecht: min. 100 ha. min. 196 ha.	Toevoegen Herstructureren
	Indicatie projecten	Intensiveren 12 ha. nieuw toevoegen 70 ha.	omgeving Maasterras Amstelwijk/Dordtse Kil
	Herstructureren en clusterzonering	123 ha. bruto 73 ha. bruto	Zeehaven 2e Merwedehaven
	<i>Bron</i>	<i>Bedrijventerreinenstrategie voor de Drechtsteden, De Drechtsteden, concept september 2006</i>	
	Agrarische sector	Opgave: Inperken areaal van 2.100 ha. tot 1.500 ha. Project: Nieuwe Dordtse Biesbosch Eiland van Dordrecht	
	<i>Bron</i>	<i>project Nieuwe Dordtse Biesbosch Eiland van Dordrecht</i>	

Voorzieningen

Detailhandel, dienstverlening en horeca

Projecten

3.000m2

PM

3.500 m2

2.000 m2

7.600 m2

14.400 m2

1.200 m2

500 m2

Achterom/Bagijnhof en Drievriendenhof

Stadswerven

Maasterras

Leerpark

Gezondheidspark

WC Sterrenburg

Damplein

WC Bieshof

Sport

Grote projecten:

Bouw sportboulevard met cluster van gebouwde sportvoorzieningen voor verschil-

lende sporten

Aanleg tweede golfterrein in Belthurepark, dit leidt ook tot herstructurering sportter-

rein Schenkeldijk

Onderwijs

Opgave

Afronden opleidingsruimte MBO, VMBO

Projecten:

Afronden huisvestingsplan basisonderwijs

Afronden Leerpark voor MBO en VMBO

Uitbouw van HBO-voorzieningen in de binnenstad

Zorg en welzijn

Projecten

Realiseren Gezondheidspark

Woonservicezones Stadswerven, Nieuw Krispijn, Dubbeldam

Cultuur

Projecten:

Hofkwartier

Stadspodium

Energiehuis

Bron

o.a. Integraal Huisvestingsplan Onderwijs

Infrastructuur

Auto

Projecten:

Verleggen van de aansluiting van de Zwijndrechtse Brug als onderdeel van het plan

Maasterras

Verbetering Glazen Plein

Verbetering aansluiting A16/N3

Realiseren verbetering ontsluiting oostelijke stadsdelen

Verbinding SGP- Hoeksche Waard

Openbaar vervoer

Projecten

Aanleg Stedenbaan, verplaatsen station Dordrecht Zuid

Uitbreiden waterbussysteem

Ombouwen van de Lingelijn tot lightrailstelsel

Fiets

Projecten

Diverse projecten Fietsplan

Bron

Mobiliteitsplan Dordrecht

Leefomgeving

Groen en recreatie

Opgave groen buiten de stad:

305 ha. voor recreatie,

250 ha. voor natuurontwikkeling.

Projecten

Afronden inrichting Dordwijkzone

Herinrichting 't Vissertje

Strategisch Groen Project

Water en recreatie

Opgave

1% totale oppervlak voor open water binnendijks

Projecten

Kwaliteitsverbetering havens Binnenstad

Nautisch kwartier Stadswerven

Uitbreiden open water in herstructureringsprojecten

Openbare ruimte

Kwaliteitsverbetering

Bevorderen multifunctionaliteit

Bron

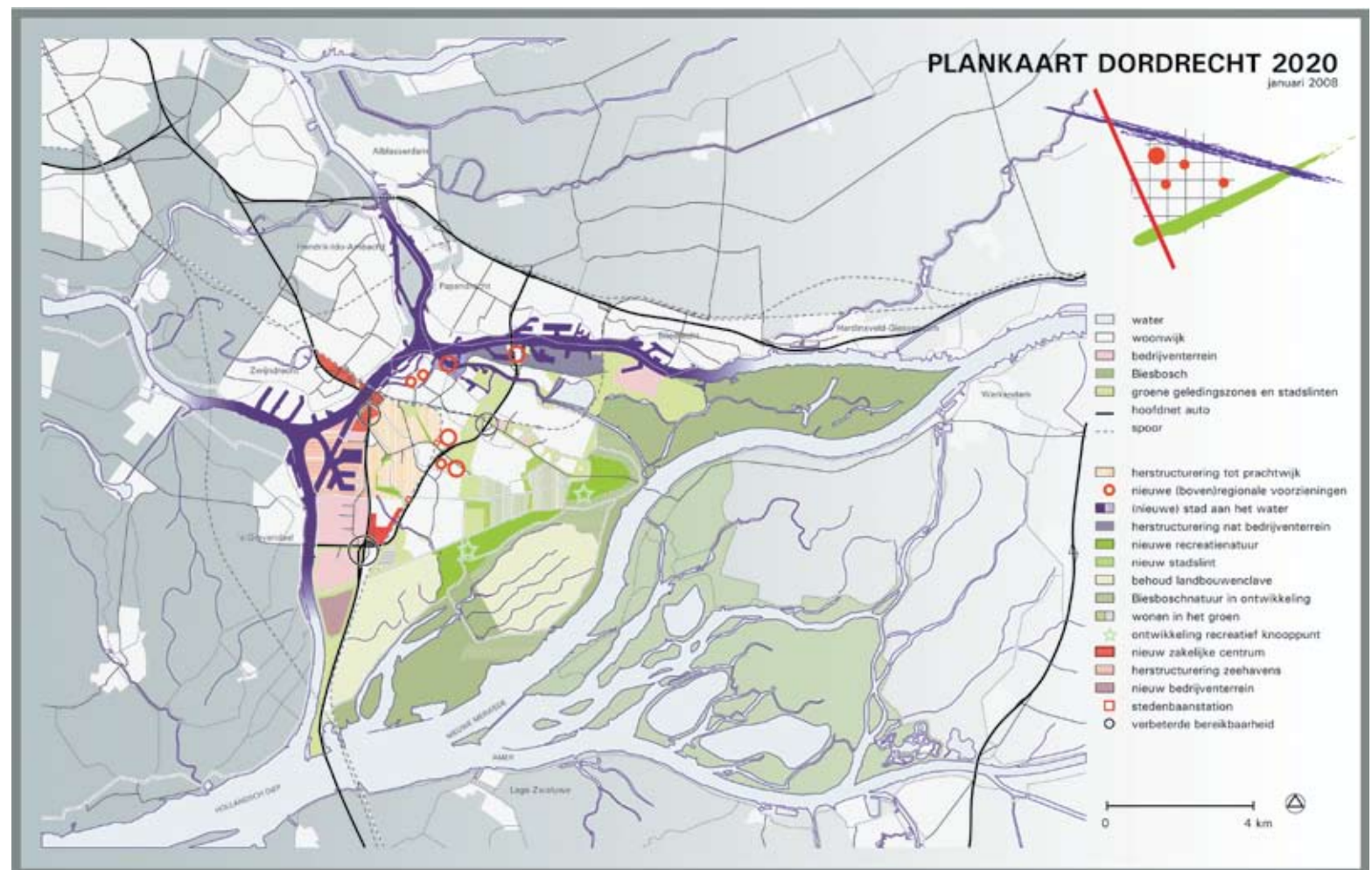
o.a. Nieuwe Dordtse Biesbosch Eiland van Dordrecht, Stedelijk Waterplan Dordrecht

Plankaart en agenda voor de stad

Dit programma is vervolgens vertaald naar de concrete agenda voor de stad 2020. Deze bevat een plankaart en vier themakaarten waarin een totaalbeeld van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020 wordt weergegeven. De plankaart geeft het toekomstbeeld voor de gewenste functies in de stad (zie figuur 1). De vier themakaarten bevatten de gewenste ontwikkelingen, gerangschikt onder de volgende vier thema's:

- Brandpunten van stad en regio;
- Stad aan Europese corridors;
- Hollandse Waterstad;
- Stad aan de Biesbosch.

Figuur 1 Plankaart Dordrecht 2020



De gewenste ontwikkelingen die op de plankaart en de themakaarten zijn vermeld betreffen:

- zowel reeds vastgesteld beleid als ook nieuwe beleidsvoornemens;
- maar ook: zowel ingrijpende veranderingen als ook relatief kleinschalige aanpassingen en beperkte herstructureeringen.

Eilandmozaïek

In de structuurvisie wordt ingegaan op de netwerken die de structuur van de stad bepalen: het mobiliteitsnetwerk, het groensysteem, het watersysteem en de cultuur-historische structuur. Om de verschillende gebieden in de stad te karakteriseren, is de stad daarnaast opgedeeld in twaalf leefmilieus. Op deze manier wordt gekomen tot een eilandmozaïek: de wijken, buurten en polders zijn de tegels met ieder een eigen kleur en karakter. De rivieren, dijken, wegen, spoorlijnen en groenzones vormen als het ware de specie die alles aan elkaar verbindt.

De belangrijkste kenmerken van de leefmilieus zijn het voorkomen van de verschillende functies, al dan niet in combinaties en gemengd, de ligging in de stad, de dichtheid en de gebruiksintensiteit. Per leefmilieu is uitgewerkt welke eisen er vanuit de betrokken beleidsterreinen worden gesteld en zijn voor een aantal (milieu)aspecten specifieke beleidsregels geformuleerd. Hier-

op wordt nader ingegaan in hoofdstuk 3.

2.4. De belangrijkste ruimtelijke vraagstukken

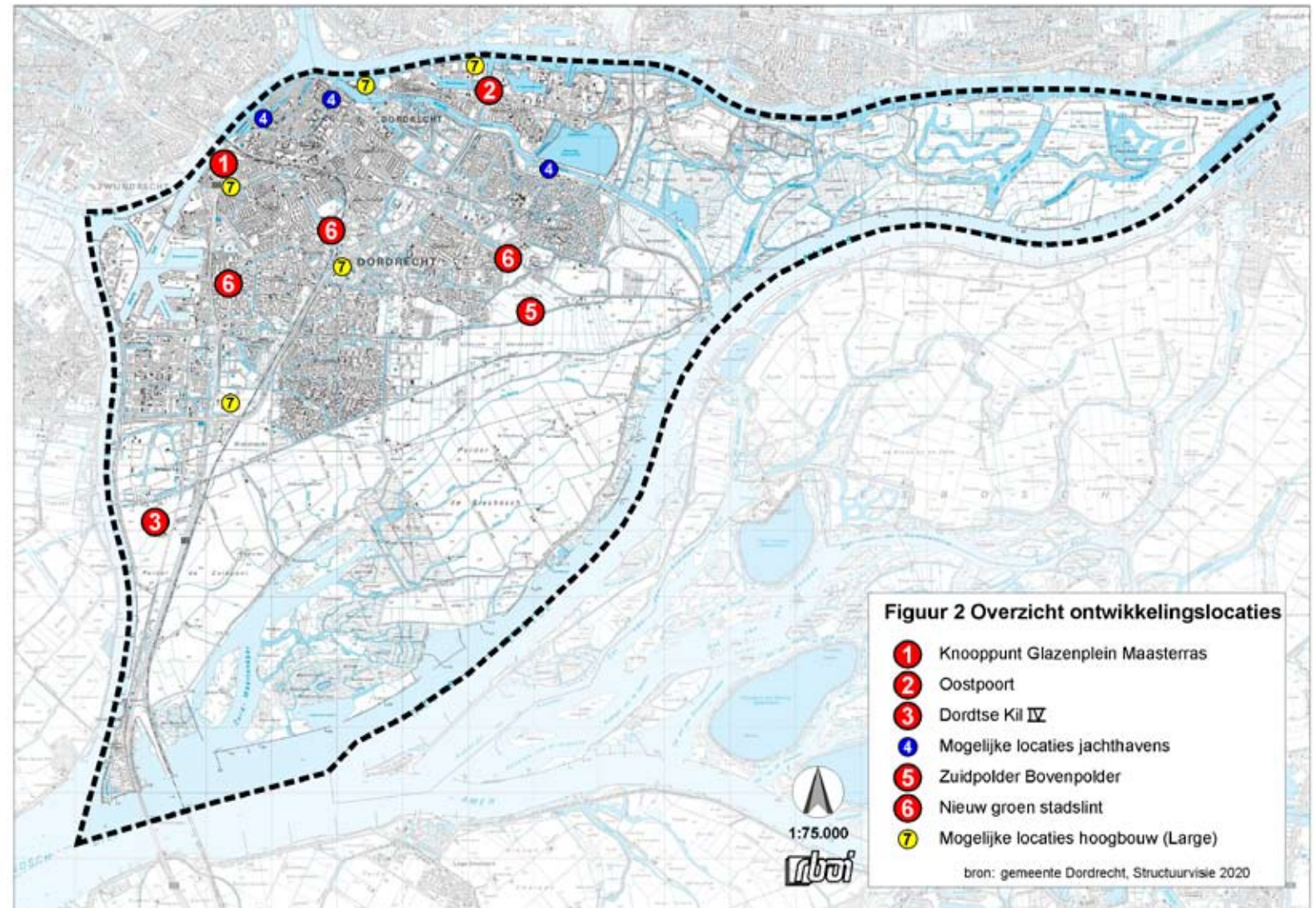
Niet al deze ontwikkelingen zijn voor het milieu van even groot belang. Ten behoeve van dit planMER is daarom in bijlage 1 nagegaan voor welke ontwikkelingen in dit planMER een nadere beoordeling wenselijk is. Criteria voor de selectie zijn:

- gaat het om een nieuwe ontwikkeling (nog niet in een bestemmingsplan vastgelegd)?
- is sprake van een substantiële ontwikkeling met mogelijk relevante milieugevolgen?

In ieder geval moeten alle planMER-plichtige ontwikkelingen in dit planMER nader beoordeeld worden die als nieuw beleid in de structuurvisie zijn opgenomen.

De geselecteerde ontwikkelingen die voor dit planMER het meest relevant zijn, zijn weergegeven in figuur 2.

Figuur 2 Belangrijke nieuwe ontwikkelingen structuurvisie



3. Beoordelingskader milieu

3.1. Inleiding

Bij de uitwerking van de structuurvisie is, zoals uit de voorgaande beschrijving al blijkt, vanaf het begin ook rekening gehouden met milieurandvoorwaarden. Dit planMER toetst en beoordeelt de in de structuurvisie beoogde ontwikkelingen achteraf nog een keer op de verwachte milieueffecten. Ten behoeve van deze beoordeling geeft dit hoofdstuk, samen met bijlage 3, inzicht in het geldende beoordelingskader voor alle relevante milieuaspecten.

Dit beoordelingskader bestaat enerzijds uit de geldende milieuwetten en andere beleidsdocumenten waarin voor de verschillende aspecten is aangegeven met welke doelstellingen, eisen en milieunormen rekening moet worden gehouden (paragraaf 3.2). Anderzijds is voor de beoordeling van ontwikkelingen van groot belang hoe de huidige milieusituatie in Dordrecht eruit ziet: met welke kwaliteiten en waarden, maar ook met welke knelpunten moet in het ruimtelijke beleid rekening worden gehouden. Paragraaf 3.3 geeft beknopte informatie over de aanpak van dit onderzoek. De resultaten hiervan zijn opgenomen in bijlage 3 in de vorm van kaarten en een beknopte toelichting per milieuthema.

3.2. Beleidskader milieu

Beleidskader hogere overheden

Rijksbeleid

Het voor de structuurvisie en dit planMER meest relevante milieubeleidskader van het rijk is vooral neergelegd in een aantal wetten en uitvoeringsbesluiten. Voor dit planMER zijn het meest relevant:

- de Wet milieubeheer en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten op het gebied van bodemkwaliteit, luchtkwaliteit en externe veiligheid;
- het beleidskader water (Vierde Nota Waterhuishouding, Nationaal Bestuursakkoord Water en het Besluit op de ruimtelijke ordening) waarin de vereisten van de watertoets zijn neergelegd;
- de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet;
- de Wet op de monumentenzorg;
- de Wet geluidhinder.

Provinciaal beleid

Dit rijksbeleid is op een aantal onderdelen nader uitgewerkt in enkele provinciale beleidsstukken. Relevant zijn hier met name:

- het streekplan Zuid-Holland Zuid, dat onder meer de bebouwingscontour vastlegt;
- het provinciaal natuurbeleidsplan, dat provinciale beleid inzake bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden vastlegt;

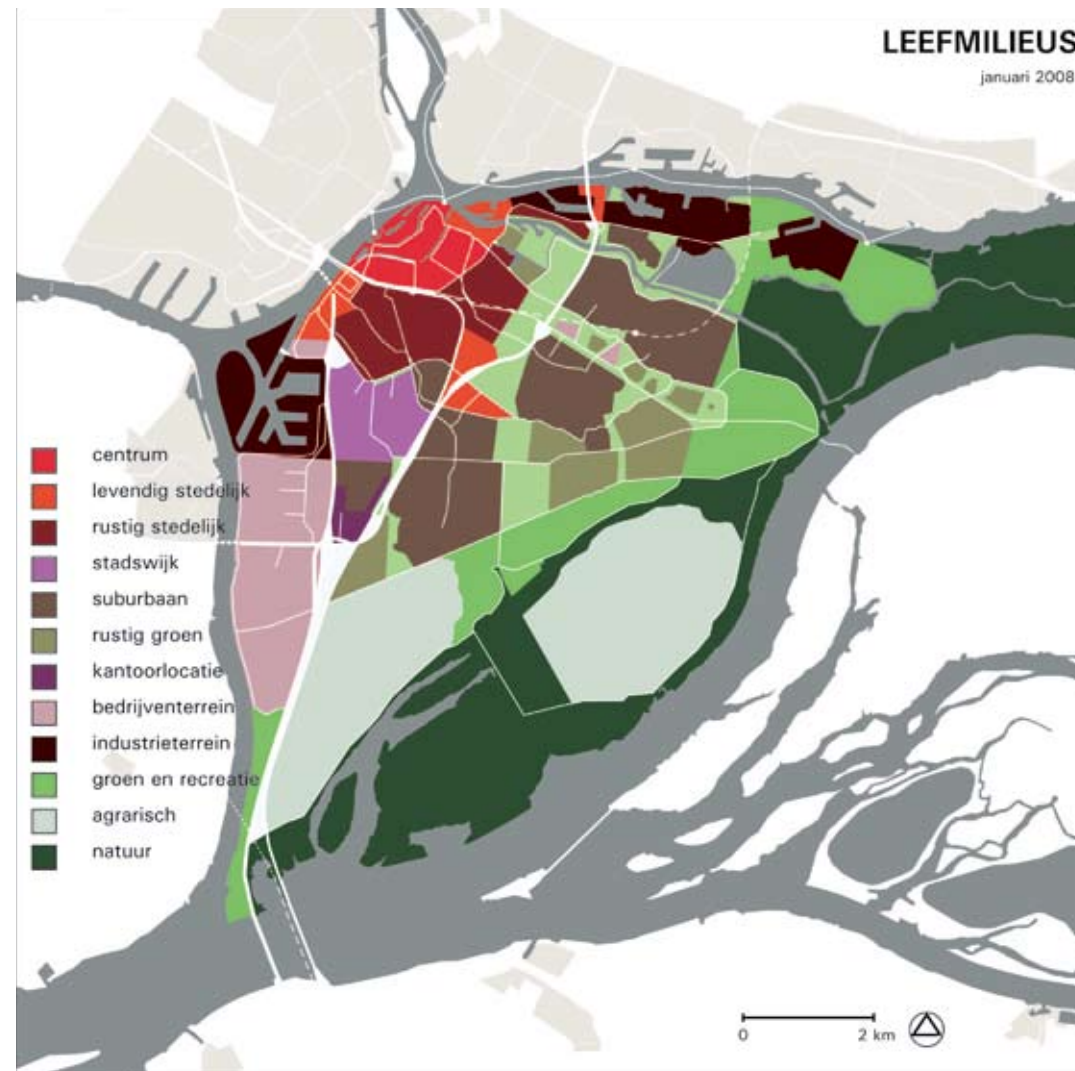
- de provinciale milieuverordening. *Uitgangspunten en randvoorwaarden voor ruimtelijke ontwikkelingen*
De uitgangspunten en randvoorwaarden voor ruimtelijke ontwikkelingen die uit dit beleid voortvloeien zijn in bijlage 3 per milieuthema kort samengevat.

Gemeentelijk beleidskader

Milieubeleidsplan Dordrecht

In het Milieubeleidsplan Dordrecht worden naast de sectorale thema's, zoals bodem, water en lucht, uitspraken gedaan op het gebied van economie, ruimtelijke ordening, wonen en verkeer en vervoer; de integrale thema's. Rode draad in het milieubeleidsplan is de gebiedsgerichte uitwerking van het milieubeleid: het juiste milieu op de juiste plek. Vanuit de sectorale thema's vindt gebiedsuitwerking plaats. Dit is vertaald naar een Milieutypologie Dordrecht 2000.

Figuur 3 Milieutypologie



Doelstelling is kortweg het samen werken aan een leefbaar en duurzaam Dordrecht, waarbij duurzame ontwikkeling staat voor een evenwichtige groei op drie belangrijke gebieden, te weten:

- ecologie; kwaliteit en kwantiteit van de natuur;
- economie; een gezonde economische ontwikkeling;
- sociaal en cultureel: het lichamenlijk en geestelijk welzijn van mensen.

Nota gebiedsgericht milieubeleid

Tegelijkertijd met de uitwerking van de structuurvisie is de Milieutypologie Dordrecht 2000 geactualiseerd. Dit heeft geresulteerd in de benoeming van leefmilieus, zoals weergegeven en een kaart voor 2020 (zie figuur 3). De milieutypologie is gebaseerd op het juiste milieu op de juiste plek. Dat wil zeggen dat elk gebied een eigen gewenste milieukwaliteit heeft met een eigen set duurzaamheidsmaatregelen. In tegenstelling tot de kaarten in 2000, worden nu ook uit gebiedsuitspraken gedaan over met name de akoestische situatie (toelaatbare geluidsbelastingen) en risico- en veiligheidsaspecten (aanvaardbare groepsrisico). De kaart 2020 en de bijbehorende ruimtelijke en milieudoelstellingen zijn integraal opgenomen in de structuurvisie.

Specifieke aandacht voor twee thema's

Op twee relevante thema's wordt in het gemeentelijke beleid nog specifiek ingegaan: klimaat en waterbeheer.

Klimaat

Dordrecht heeft de ambitie aan de slag te gaan met klimaat en samen met het rijk en andere gemeenten grote stappen te nemen in de transitie naar één van de duurzaamste en efficiëntste energievoorzieningen in Europa in 2020. Naast het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen zal met het ruimtelijk beleid ingespeeld worden op de effecten van klimaatverandering (zie onder water). De gemeente zet in dit kader onder meer in op:

- duurzame overheid: (minimaal) 50% van de gemeentelijk gebouwen is in 2012 klimaatneutraal; energiebesparing bij verlichting in openbare ruimte; streven is 100% duurzaam inkopen in 2015;
- duurzame energieproductie: de gemeente richt zich op realisatie van windmolens langs de Dordtse Kil en gebruik van industriële restwarmte van bedrijven op de Staart;
- schone en zuinige mobiliteit: de gemeente zet in op een schoon (gemeentelijk) wagenpark, openbaar vervoer, waarbij gebruik van aardgas en realisatie van aardgasvulpunten uitgangspunt is;

- een energiezuinige gebouwde omgeving: het streven is dat in 2020 de nieuwbouw klimaatneutraal is en dat de bestaande voorraad woningen en gebouwen 30% minder CO2 uitstoot.

Water

De gemeente Dordrecht beschikt over een ambitieus waterplan. De uitgangspunten van het waterplan, waaronder de opgave voor de realisering van extra waterberging, zijn sturend voor het ruimtelijke beleid. Bij de beoordeling van de relevante ruimtelijke ontwikkelingen (bijlage 2) wordt daar waar nodig specifiek naar verwezen. Een belangrijk speerpunt in het klimaatbeleid is het waarborgen van een klimaatbestendige leefomgeving. In dat kader heeft de gemeente het voornemen om gemeentelijk waterplan te herzien. Naast de waterberging binnendijs zijn daarbij belangrijke uitgangspunten en adequaat "urban floodmanagement" en het waar nodig "floodproof" bouwen. Dit laatste is vooral in de experimentele sfeer.

¹ “Autonome” ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die ook zouden plaatsvinden als geen nieuwe ruimtelijke projecten, zoals herstructurering, woningbouw of de bouw van kantoren worden gerealiseerd. Een goed voorbeeld is de toename van het autoverkeer; ook los van de realisering van nieuwe woningen, kantoren etc. neemt het autoverkeer, vanwege de toenemende mobiliteit van mensen, jaarlijks nog steeds met 1 à 2% toe.

3.3. Huidige milieusituatie en autonome ontwikkelingen

Kwaliteiten en knelpunten in Dordrecht

Belangrijk vertrekpunt voor de beoordeling van de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen is de huidige milieusituatie, rekening houdend met verwachte autonome ontwikkelingen). Het gaat daarbij zowel om kwaliteiten (bijvoorbeeld waarden van natuur en landschap) als om knelpunten (zoals knelpunten in het wegennet, te hoge belastingen van de luchtkwaliteit etc.). In dit planMER is de huidige milieusituatie per relevant milieuthema in beeld gebracht in 10 kaarten. Deze zijn, samen met een beknopte toelichting, te vinden in bijlage 3. De kaarten geven informatie over de volgende milieuthema's:

- bodemkwaliteit;
- waterberging en grondwater;
- oppervlaktewatersysteem;
- ecologie;
- landschap en cultuurhistorie;
- archeologie;
- infrastructuur en verkeer;
- geluid;
- luchtkwaliteit;
- externe veiligheid.

Kernpunten per milieuthema

In de onderstaande tabel wordt op basis van de informatie uit bijlage 3 per milieuthema een beknopt overzicht gegeven de kernpunten.

Milieuthema	Kernpunten
Bodemkwaliteit	Met name aan de noordzijde van de kern Dordrecht moet rekening worden gehouden met een relatief grote kans op bodemverontreinigingen. Wanneer sprake is van verontreinigingen kan afhankelijk van de aard en omvang sanering noodzakelijk zijn. In alle gevallen, ook daar waar de bodem is geclassificeerd als "schoon", dient door middel van onderzoek te worden aangetoond dat de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functiewijziging.
Waterberging en grondwater	De meeste peilgebieden in de gemeente Dordrecht (waaronder alle stedelijke peilgebieden) kennen een waterbergingstekort ofwel een wateropgave. In het landelijk gebied is meer dan de helft van alle peilgebieden op orde. Als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen kan het waterbergingstekort verder toenemen, bijvoorbeeld door het dempen van water of het versneld afvoeren van water. Bij ruimtelijke ontwikkelingen mag de waterhuishoudkundige situatie niet verslechteren. Een eventuele toename van verhard oppervlak dient te worden gecompenseerd. Waar mogelijk dienen nieuwe functies te worden gecombineerd met waterberging.
Oppervlaktewatersysteem	Binnen het plangebied bevinden zich verschillende hoofdwatgangen, die een belangrijke rol vervullen in de aan- en afvoer van water. Deze functie dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen gewaarborgd te blijven. Binnen de gemeentegrenzen bevinden zich daarnaast een aantal waterkeringen. Alle waterkeringen zijn voorzien van een kern- en beschermingszone om de stabiliteit en het profiel van de waterkering te waarborgen. Voor alle aanpassingen aan het bestaande watersysteem en werkzaamheden binnen de kern- en beschermingszones van waterkeringen dient een vergunning op grond van de Keur te worden aangevraagd.
Ecologie en natuur	Met name het oostelijk deel van het plangebied is beschermd natuurgebied. De PEHS overlapt grotendeels met Natura 2000 en voegt daarbuiten nog een klein areaal toe. De stedelijke groenstructuur vormt ten noorden van de Zeedijk de contramal van het bebouwde stedelijke gebied. De beoogde ontwikkelingen binnen het stedelijk gebied zullen geen gevolgen hebben voor Natura 2000 of de PEHS. Indien gebouwen worden gesloopt bestaat in iedere situatie het risico op het aantasten van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen. Ontwikkelingen in agrarisch gebied zullen in of nabij bebouwingslinten en erven mogelijk bijzondere soorten schaden. In de open agrarische polders ontbreken natuurwaarden grotendeels en ontstaan bij functieverandering juist mogelijkheden voor nieuwe natuurwaarden.

Milieuthema	Kernpunten
Landschap en cultuurhistorie	De belangrijkste cultuurhistorische kwaliteiten van Dordrecht zijn gelegen in de binnenstad. Een groot deel van de binnenstad is aangewezen als beschermd stadsgezicht.
Voor landschap en cultuurhistorie	zijn voorts vooral de oude dijkpatronen van belang die reeds dateren uit de ontginningsperiode van het eiland. Verder is sprake van polders met grotendeels nog oorspronkelijke kavel- en slotenpatronen. Deze landschappelijke elementen en patronen dienen bij ruimtelijke ingrepen te worden behouden en zo mogelijk versterkt. Herinrichting zal veelal niet ten koste gaan van oude dijken aangezien deze elementen vrijwel geheel zijn geïntegreerd in de ontsluitingstructuur van het eiland. Aantasting van de herkenbaarheid van het dijkenpatroon is bij ondoordacht bouwen wel mogelijk. De beeldkwaliteit van het dijkenpatroon verdient daarom bijzondere aandacht bij de planvorming. Bij ontwikkelingen in (de directe omgeving) van de historische stadkern dient rekening te worden gehouden met het beschermd stadsgezicht en/of de molenbiotoop.
archeologie	Binnen een groot deel van het plangebied is sprake van archeologische verwachtingswaarden. Er dient daarom in vrijwel alle gevallen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. Indien uit het onderzoek blijkt dat er resten aanwezig zijn, dan dient in overleg met de provinciaal archeoloog te worden bepaald hoe met deze resten wordt omgegaan.
Infrastructuur en verkeer	Dordrecht heeft twee rechtstreekse aansluitingen op de A16 en via de Randweg N3 een aansluiting op de A15. Op een aantal wegvakken/kruisingen ontstaan er knelpunten als gevolg van een beperkte afwikkelingscapaciteit. Enerzijds dient hier rekening mee te worden gehouden bij de ontsluiting van nieuwe functies met een relatief grote verkeersaantrekkende werking, anderzijds kunnen ontwikkelingen juist worden gebruikt om (ingrijpende) infrastructurele maatregelen te nemen. Door de ligging aan het spoor (de lijnen Rotterdam-Breda en Dordrecht-Geldermalsen) is Dordrecht goed bereikbaar per trein. Daarnaast is Dordrecht ook over het water bereikbaar door middel van de waterbus en de Fast Ferry.
Geluid	Binnen de gemeente Dordrecht en in de directe omgeving daarvan ligt een aantal gezoneerde industrieterreinen. Daarnaast is met name in de zones langs de A16, de N3 en het spoor sprake van een relatief hoge geluidsbelasting. Wanneer nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd binnen de geluidszone van het spoor en/of gezoneerde wegen, dient akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd om de geluidsbelasting te toetsen aan de grenswaarden uit de Wgh. In veel gevallen zullen deze maatregelen niet voldoende zijn om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarden voor de verschillende geluidsbronnen en dient een hogere waarde te worden vastgesteld.

Milieuthema	Kernpunten
Luchtkwaliteit	Met name langs de A16 en de N3 is sprake van aandachtspunten op het gebied van de luchtkwaliteit. Een aantal van de ontwikkelingen uit de structuurvisie vindt op korte afstand van deze wegen plaats. In de andere gevallen wordt een groot deel van het verkeer dat door de ontwikkelingen wordt gegenereerd afgewikkeld over de A16 en/of N3. Luchtkwaliteit is daarom voor veel ruimtelijke ontwikkelingen een aandachtspunt.
Externe veiligheid	Binnen de gemeente Dordrecht is sprake van een groot aantal risicobronnen (vervoer van gevaarlijke stoffen, risicovolle inrichtingen). Externe veiligheid is daarom bij vrijwel alle ontwikkelingen een belangrijk aspect,. Enerzijds dient rekening te worden gehouden met bebouwingsvrije zones langs de hoofdtransportassen. Anderzijds zullen veel van de beoogde ontwikkelingen leiden tot een toename van het GR. Deze toenames dienen te worden verantwoord.
Overige milieuaspecten	Binnen het stiltegebied moeten activiteiten die leiden tot een verstoring van de rust worden voorkomen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient voor de planologisch relevante kabels en leidingen een zakelijk rechtstrook van 4-5 m in acht te worden genomen waarbinnen geen nieuwe bebouwing is toegestaan. Nieuwe gevoelige functies in de omgeving van bovengrondse hoogspanningslijnen worden bij voorkeur buiten de indicatieve zone gerealiseerd Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient ten slotte zoveel mogelijk te worden ingespeeld op de effecten van klimaatverandering, door in te zetten op klimaatneutraal bouwen en duurzame energieproductie.

4. Resultaten beoordeling

4.1. Conclusies op hoofdlijnen

Structuurvisie: bouwen binnen bebouwingscontour - benutten bestaande kwaliteiten

Belangrijk uitgangspunt van de structuurvisie is de keuze om de stad te ontwikkelen binnen de verstedelijkingscontour van het streekplan. De focus van de structuurvisie ligt op het vormgeven aan veranderingen in de bestaande stad. Er vindt nog slechts in beperkte mate uitbreiding van stedelijke functies plaats in het nu nog agrarische buitengebied. In het landelijk gebied buiten de verstedelijkingscontour ligt het accent op verdere ontwikkeling van natuur en recreatie; het Strategisch GroenProject Eiland van Dordrecht waarborgt een duurzaam groene inrichting van de meest waardevolle delen het buitengebied. Bezien vanuit de belangen van ecologie, landschap en waterhuishouding kan dit beleid alleen als positief worden beoordeeld.

Spanningsveld met kwaliteit leefmilieu

Focus op herstructurering en verdichting

De focus van de structuurvisie ligt dus vooral op herstructureringsoperaties, transformatieopgaven en verdichtingsprojecten binnen de bestaande stad Dordrecht. De strategie is om enerzijds duurzaam en zorgvuldig om te gaan met de kernkwaliteiten van de bestaande stad en anderzijds kwaliteit toe te voegen op alle niveaus. Dit betekent dat de focus ligt op het vormgeven aan grote

veranderingen in de bestaande stad.

Hoge milieubelasting door infrastructuur en industrie

Zoals in hoofdstuk 3 en in bijlage 3 is aangegeven, kent het bestaande stedelijke gebied van Dordrecht op diverse locaties een behoorlijk hoge milieubelasting door infrastructuur en industrie (geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit). Toevoeging van nieuwe functies en verdichting kan in dat licht op gespannen voet staan met een goed woon- en leefmilieu. Per locatie en ontwikkeling zal in dat kader een zeer zorgvuldige afweging moeten worden gemaakt. Bij een aantal locaties, zoals het Maasterras en de herstructurering Zeehavens, zal de uitwerking in nauwe samenhang moeten plaatsvinden. Daarbij bestaat op dit moment niet altijd afdoende inzicht in de haalbaarheid van ontwikkelingen.

Gemeentelijk beleid voor geheel Dordrecht

Wel heeft de gemeente veel beleid uitgewerkt cq in bewerking om te waarborgen dat bestaande knelpunten met betrekking tot de kwaliteit van het leefmilieu worden opgelost en nieuwe knelpunten als gevolg van de ontwikkelingen conform de structuurvisie worden voorkomen. In het kader van dit planMER zijn de volgende sporen het meest van belang:

- In het Mobiliteitsplan Dordrecht (2005) is het gemeentelijke beleid voor verkeer en vervoer uitgewerkt. In dit plan zijn onder meer maatregelen uitgewerkt

waarmee knelpunten in de bereikbaarheid en leefbaarheid kunnen worden opgelost, rekening houdend met de ontwikkelingen van de structuurvisie.

- Het Plan van Aanpak luchtkwaliteit is op basis van een regionale aanpak maatregelen uitgewerkt om de knelpunten in de luchtkwaliteit binnen afzienbare tijd op te lossen. Op daarbij is rekening gehouden met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, zoals opgenomen in de structuurvisie. Dit plan van aanpak wordt periodiek bijgesteld op basis van nieuwe inzichten.
- Voor wat betreft externe veiligheid is intensief overleg gaande met de betrokken ministeries over de vaststelling van het zogenaamde basisnet en de gevolgen daarvan voor de externe veiligheid langs de hoofdinfrastructuurassen in Dordrecht.

Globaal karakter structuurvisie

De structuurvisie Dordrecht 2020 beschrijft op hoofdlijnen de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Programma's en concrete ruimtelijke uitgangspunten ontbreken in deze fase van de planvorming veelal nog of liggen hieronder. Daardoor moeten de uitspraken in dit planMER over de haalbaarheid en te verwachten milieueffecten in het algemeen ook globaal en kwalitatief (op het niveau van de stad ipv plan/ programma-niveau) blijven.

De uitgevoerde beoordeling geeft per locatie/ontwikkeling wel inzicht:

- welke ontwikkelingen goed verantwoord zijn in relatie tot relevante milieuaspecten en welke beperkingen eventueel gelden voor de programmatische invulling of inrichting; zo nodig wordt aangegeven op welke punten nader onderzoek nodig is om uitsluitend te geven over de haalbaarheid van (delen van) beoogde ontwikkelingen;
- op welke punten nader onderzoek nodig of wenselijk is om in de verdere planvorming tot een zorgvuldige afweging van programma en inrichting te komen.

4.2. Conclusies en aanbevelingen per ontwikkeling

De relevante nieuwe beleidsvoornemens uit de structuurvisie zijn in bijlage 2 kwalitatief en waar mogelijk kwantitatief beoordeeld op de te verwachten milieueffecten. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de belangrijkste conclusies. Het betreft enerzijds conclusies met betrekking tot de locatieafweging in de structuurvisie. Anderzijds komen uit bijlage 2 aanbevelingen naar voren voor nader onderzoek in het vervolg van de planvorming.

Bij de beoordeling van de locatieafwegingen moet rekening worden gehouden met de specifieke Dordtse situatie. Mede als gevolg van beperkte beschikbare ruimte

binnen de bebouwingscontour richt de structuurvisie zich slechts in beperkte mate nog op uitbreiding van stedelijk gebied buiten de bestaande stad. De gewenste functie van de nog resterende 'open' gebieden binnen de bebouwingscontour (Zuidpolder-Bovenpolder) of buiten de bebouwingscontour (Dordtse Kil IV) staat bovendien beleidsmatig al in vergaande mate vast. Voor de locaties binnen de bestaande stad die zich lenen voor herstructurering en/of transformatie (zoals Oostpoort) is in de structuurvisie vooral gezocht naar een invulling met - vanuit ruimtelijke en milieuoverwegingen - geschikte functies. Als gevolg hiervan is bij de meeste van de beoordeelde ontwikkelingen geen sprake van een volwaardige afweging van alternatieve locaties. Vanuit milieu kunnen daarbij alleen randvoorwaarden op hoofdlijnen worden benoemd die in het vervolgtraject van de planvorming zullen moeten worden geconcretiseerd.

Beoogde ontwikkeling

Maasterras- Glazenplein

Conclusies locatieafweging

Omdat de locatie gunstig ligt ten opzichte van de hoofdinfrastructuur, is deze in beginsel geschikt voor grootschalige ontwikkelingen met een combinatie van functies. Een dergelijke knooppuntontwikkeling heeft een positief effect op de uitstraling van Dordrecht. De haalbaarheid van gewenste ontwikkelingen is nog niet geheel verzekerd en hangt vooral af van onderzoek naar maatregelen om de verkeersontsluiting en bereikbaarheid te verbeteren. Ook ten aanzien van externe veiligheid en luchtkwaliteit is nog nader onderzoek nodig naar de haalbaarheid van beoogde ontwikkelingen. De realisatie van het Maasterras vereist een aanpassing van de begrenzing van het gezoneerde industrieterrein aan zowel de Dordtse als de Zwijndrechtse kant.

Aanbevelingen voor vervolgonderzoek

Er dient nader onderzoek plaats te vinden met betrekking tot verkeerskundige ontsluiting en de aspecten externe veiligheid, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit en archeologie. Voor de locaties waar een (gedeeltelijke) invulling met woningbouw wordt overwogen, dient gericht onderzoek naar de mogelijkheden op basis van akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Oostpoort

Deze locatie is (onder voorwaarden) geschikt voor grootschalige recreatieve voorzieningen en/of detailhandel. De randvoorwaarden hebben voornamelijk te maken met beperkingen uit het oogpunt van externe veiligheid. Een voetbalstadion is met het oog hierop een goede en haalbare invulling (vanwege de relatief lage persoonsdichtheid tijdens een groot deel van de week). De haalbaarheid van de voorgenomen invulling met recreatieve en detailhandelsfuncties is voorts afhankelijk van de uitkomst van het onderzoek naar verkeer en mogelijk luchtkwaliteit. Woningbouw is hier in de structuurvisie niet voorzien en ook vrijwel niet haalbaar vanwege de hoge milieubelasting en de daarmee samenhangende vele beperkingen (met name geluid (industrie en verkeer) en externe veiligheid).

Er dient nader onderzoek plaats te vinden met betrekking tot verkeerskundige ontsluiting en de aspecten externe veiligheid, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit en archeologie.

Beoogde ontwikkeling

Dordtse Kil IV

Conclusies locatieafweging

Benutting van deze locatie voor uitbreiding van de industrieterreinen ligt voor de hand en is beleidsmatig al vergaand vastgelegd. In de structuurvisie is de vraag (businesscase in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam) aan de orde om Dordtse Kil IV te ontwikkelen als nat bedrijfterreinen, met insteekhaven bestemd voor kadegebonden bedrijvigheid, wellicht voor een Container Transferium. Naast de technische haalbaarheid wordt in de afweging gekeken naar de financieel- economische, ruimtelijke en verkeerstechnische aspecten van een natte ontwikkeling. De locatie lijkt uit milieuoogpunt een geschikte locatie voor zowel een nat als droog industrieterrein. De haalbaarheid is echter nog niet geheel verzekerd en hangt af van nader onderzoek (met name vaarveiligheid en verkeersontsluiting). Alternatieven voor de uitbreiding van industrieterrein – al dan niet als nat terrein – zijn niet voorhanden.

Nieuwe jachthavens

Nieuwe jachthavens in de nabijheid van Natura 2000 zullen vanwege de externe werking getoetst moeten worden aan de Natuurbeschermingswet. De locaties in het stedelijk gebied zijn uit milieuoogpunt gunstiger. Om de haalbaarheid te bepalen is met name de vaarveiligheid van belang.

Aanbevelingen voor vervolgonderzoek

Nader onderzoek is vooral nodig naar de vaarveiligheid en de ontsluiting van het gebied (in het bijzonder in geval van een nat terrein met bijbehorend extra vrachtverkeer (container-overslag)). Daarnaast is onderzoek noodzakelijk naar de aspecten externe veiligheid en luchtkwaliteit. Bij de uiwerking dient voorts aandacht te worden besteed aan de wateropgave binnen het gebied en aan de landschappelijke inpassing.

In het vervolgonderzoek dient met name aandacht te worden besteed aan de aspecten vaarveiligheid, externe veiligheid, ecologie en archeologie. Met name in het beschermd stadsgezicht is tevens aandacht nodig voor de ruimtelijke inpassing.

Beoogde ontwikkeling	Conclusies locatieafweging	Aanbevelingen voor vervolgonderzoek
Zuidpolder-Bovenpolder	Woningbouw (met een lage dichtheid in een groene / ecologische setting) is uit milieuoogpunt een geschikte invulling voor deze locatie. Er zijn geen alternatieve locaties voor een dergelijke woningbouwontwikkeling. De haalbaarheid hangt vooral af van nog uit te voeren onderzoek naar de ontsluiting.	Het accent in het vervolgonderzoek dient te liggen bij de wijze van ontsluiting (inclusief de mogelijkheden van ruimtelijke inpassing van een eventuele nieuwe ontsluitingsweg) en op de geluidsbelasting van het extra wegverkeer. Daarnaast dient bij de uitwerking aandacht te worden besteed aan de landschappelijke inpassing, de wateropgave in het gebied en de mogelijkheden op het gebied van klimaat en energie.
Nieuwe groene stadslinten	Het realiseren van nieuwe groene stadslinten draagt bij aan een robuuste stedelijke groenstructuur. Door de realisatie van de Amstelwijck-Oostkilzone en de Alloysenzone worden onderdelen van de stedelijke groenstructuur met elkaar verbonden.	Bij de verdere uitwerking dient aandacht te worden besteed aan de aspecten ecologie (extra ecologische waarden realiseren), landschappelijke inpassing en water.
Hoogbouw	De potentiële hoogbouwlocaties liggen in een aantal gevallen op korte afstand van de hoofdinfrastructuur. Uit stedenbouwkundig oogpunt liggen dergelijke locaties voor de hand ('poortfunctie'), uit milieu oogpunt zijn deze niet altijd even wenselijk (externe veiligheid, lucht en geluid). Onderzoek naar deze aspecten moet uitwijzen in hoeverre hoogbouw op de beoogde locaties haalbaar is.	Bij vervolgonderzoek is met name het aspect externe veiligheid van groot belang, omdat grote concentraties mensen op korte afstand van de vervoersassen worden mogelijk gemaakt. Wanneer woningbouw wordt gerealiseerd dient akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Daarnaast dient aandacht te worden besteed aan de aspecten luchtkwaliteit, bodem en archeologie.

Bijlage 1. Beoordeling beoogde ontwikkelingen op relevantie voor dit planMER

De structuurvisie bevat vier kaarten waarin de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020 worden weergegeven (hoofdstuk 3: agenda voor de stad 2020). Niet al deze ontwikkelingen zijn even relevant voor dit planMER. In deze bijlage wordt nagegaan voor welke ontwikkelingen in dit planMER een nadere beoordeling wenselijk is. Criteria voor de selectie zijn:

- gaat het om een nieuwe ontwikkeling (nog niet in een bestemmingsplan vastgelegd)?
- is sprake van een substantiële ontwikkeling met mogelijk relevante milieugevolgen?

In ieder geval moeten alle planMER-plichtige ontwikkelingen in dit planMER nader beoordeeld worden die als nieuw beleid in de structuurvisie zijn opgenomen.

De structuurvisie voegt daaraan in hoofdstuk 4 van de structuurvisie ("Eilandmo-

zaïek") op één onderdeel nog belangrijk nieuw beleid toe. Dit nieuwe beleidsonderdeel wordt eveneens in de beoordeling meegenomen.

In de navolgende tabellen worden de voorgenomen ontwikkelingen per kaart aan deze criteria getoetst). Tot slot wordt op grond daarvan een overzicht gepresenteerd van de te beoordelen ontwikkelingen.

ontwikkeling structuurvisie	relevant voor planMER?	motivering
kaart "Brandpunten van stad en regio"		
<i>Bruisende binnenstad</i>		
1.Hofkwartier	nee	vastgesteld plan
2.Stadswerven	nee	zie punt 1 kaart Hernieuwde stad aan de rivier
3.Achterom/ Bagijnhof	nee	vastgesteld plan
<i>Zakelijk hart van de Drechtsteden</i>		
4.Maasterras	ja	belangrijke nieuwe ontwikkeling; op grond van programma waarschijnlijk planMER-plichtig
5.Glazenplein	ja	aanpassing infrastructuur, staat in samenhang met punt 4
<i>Regionale centra</i>		
6.Leerpark	nee	vastgesteld plan
7.Sportboulevard	nee	vastgesteld plan
8.Gezondheidspark	nee	vastgesteld plan
9.Oostpoort (icm Park en Ferry)	ja	planMer-plichtige ontwikkeling (ingeval van stadion/bioscoop of andere grootschalige publieksvoorziening)
<i>Herstructurering tot prachtwijken</i>		
10.Oud-Krispijn	nee	revitalisering bestaande wijk
11.Nieuw-Krispijn	nee	revitalisering bestaande wijk
12.Wielwijk	nee	revitalisering bestaande wijk
13.Crabbehof	nee	revitalisering bestaande wijk
Kaart "Stad aan Europese corridors"		
<i>Versterken stadspoorten</i>		
1.Noordpoort: Glazenplein-Maasterras	ja	zie punt 4 en 5 kaart Hernieuwde stad aan de rivier
2.Zuidpoort	nee	Businesspark Amstelwijk is vastgesteld plan
3.Fly-over A16-N3	nee	beperkte aanpassing infrastructuur (niet mer-plichtig)
<i>Versterken positie in ov-netwerk</i>		
4.Stedenbaanstation Copernicusweg	nee	geen belangrijke ruimtelijke ontwikkeling

1 Sommige ontwikkelingen worden in verschillende kaarten genoemd. Onderstaand wordt alleen bij de eerste vermelding een beoordeling gegeven en wordt bij volgende vermeldingen daarnaar verwezen.

ontwikkeling structuurvisie	relevant voor planMER?	motivering
5.Stedenbaanstation Leerpark	nee	geen belangrijke ruimtelijke ontwikkeling
-HOV-Drechtsteden	nee	busverbindingen over bestaande wegen; geen relevante ruimtelijke ontwikkeling. wel anderszins opnemen in planMER (maatregel/beleid gericht op verbetering ov)
-Potentiële nieuwe haltes waterbus	nee	geen belangrijke ruimtelijke ontwikkeling
Kaart "Hollandse waterstad"		
<i>Dordrecht waterbestendig</i>		
1.Studiegebied Flood Management Eiland van Dordrecht	nee	geen ruimtelijke ontwikkeling, waterproject
2.Pilot Floodproof bouwen	nee	geen ruimtelijke ontwikkeling, waterproject
3.Waterplan Eiland van Dordrecht	nee	PM
<i>Water als economische kracht</i>		
4.Revitalisering Zeehaven	nee	herstructurering zonder belangrijke nieuwe ontwikkelingen
-Herstructurering Merwedehavens	nee	vooralsnog slechts beperkte herstructurering (tot 2020); Geen onderdeel van de structuurvisie
7.Zoeklocatie containertransferium/nat bedrijventerrein (Dordtse Kil IV)	ja	planMER-plichtige ontwikkeling. Afhankelijk van uitkomsten businesscase; daarbij gaat het vooral om het vraagstuk 'nat' of 'droog' terrein.
<i>Water als woon- en leefkwaliteit</i>		
5.Stadswerven	nee	Stadswerven al vastgesteld; inclusief mogelijkheid stadspodium Kop van de Staart
6.Maasterras	ja	zie punt 4 kaart Hernieuwde stad aan de rivier
7.Studieproject Wantijzone	ja	mogelijke ontwikkeling jachthaven planMER-plichtig.
-Versterken watersport	ja	nieuwe jachthavens planMER-plichtige activiteit (in geval > 100 ligplaatsen) zie ook punt 8
Kaart "Stad aan de Biesbosch"		
<i>Nieuwe groene stadslinten</i>		
1.Wielwijk-Oostkilzone	ja	nieuw, groen stadslint (ecologisch recreatieve verbinding)

ontwikkeling structuurvisie	relevant voor planMER?	motivering
2.Nassauweg - Dordwijk	ja	nieuw, groen stadslint (ecologisch recreatieve verbinding)
3.Alloysenzone	ja	nieuw, groen stadslint (ecologisch recreatieve verbinding)
<i>Recreatieve knooppunten</i>		
4.Knoop in 't Land	nee	onderdeel Strategisch Groen Project
5.Knoop Sterren/Schenkel	nee	geen relevante ontwikkeling (extensieve recreatie)
<i>Versterken en verbinden Biesbosch en</i>		
6.Tong- en Zuidplaatje	nee	vastgesteld plan
7.Natte as	nee	vastgesteld plan
<i>Toplocaties wonen</i>		
8.Belthurepark	nee	vastgesteld plan
9.Zuidpolder	ja	relevante ruimtelijke ontwikkeling in gevoelig gebied
10.Bovenpolder	ja	relevante ruimtelijke ontwikkeling in gevoelig gebied
11.Smitsweg	nee	vastgesteld plan
<i>Bereikbaarheid</i>		
12.Studie ontsluiting zuidoosten stadsrand	ja	samenhang met punten 3 en 4
Aanvulling op de kaarten		
1.Hoogbouw	ja	belangrijk element nieuw beleid structuurvisie met mogelijke gevolgen voor de omgeving

Conclusies: overzicht te beoordelen ontwikkelingen

Op grond hiervan ontstaat de volgende lijst van nader te beoordelen ontwikkelingen. Het betreft in totaal 7 ontwikkelingen die in bijlage 2 nader zijn beoordeeld op (mogelijke) milieugevolgen.

Te beoordelen ontwikkeling	ontwikkeling structuurvisie
Maasterras/Glazenplein	kaart Brandpunten van stad en regio (punten 4 en 5)
Oostpoort	kaart Brandpunten van stad en regio (punt 9)
Dordtse Kil IV	kaart Hollandse Waterstad (zoeklocatie)
Nieuwe jachthavens	kaart Hollandse Waterstad
Zuidpolder-Bovenpolder en provinciale weg	kaart "Stad aan de Biesbosch" (punten 9/10/12)
Nieuwe groene stadslinten/ geledingszone	kaart "Stad aan de Biesbosch" (punt 1/2/3)
Hoogbouw	beleidskaart hoofdstuk 4 structuurvisie

Bijlage 2. Beoordeling relevante nieuwe ontwikkelingen

In deze bijlage wordt een overzicht gegeven van de relevante beleidsvoornemens uit de structuurvisie. Er wordt allereerst een beknopte beschrijving gegeven van de voorgenomen activiteit, gevolgd door een kwalitatieve beoordeling van de milieueffecten per thema. Ten slotte worden conclusies getrokken met betrekking tot de invulling van locaties en eventuele locatiekeuzes. Daarnaast worden de belangrijkste randvoorwaarden en benodigde vervolgonderzoeken genoemd.

B2.1. Knooppunt Glazenplein/Maasterras

Voorgenomen activiteit

Huidige situatie

Het Maasterras is gelegen tussen station Dordrecht en station Zwijndrecht. Het Glazenplein/Maasterras vormt de belangrijkste entree naar de stad. Het gebied herbergt verschillende functies – waaronder bedrijven – met een matige uitstraling en beeldkwaliteit. Ook zijn er infrastructurele knelpunten die om een oplossing vragen.

Voornemen op deze locatie

Het Maasterras moet zich volgens de structuurvisie ontwikkelen tot het nieuwe zakelijke hart van de Drechtsteden met een veel hogere bebouwingsdichtheid en een hoogwaardige uitstraling. Het Maasterras ligt deels in Dordrecht, deels in Zwijndrecht en wordt over de rivier heen verbonden door de Zwijndrechtse brug en de A16. In dit gebied zal de komende decennia een modern kantorenaanbod in combinatie met wonen tot stand worden gebracht. Ondersteunende voorzieningen in de sfeer van detailhandel en horeca zijn daarbij denkbaar, om een aantrekkelijk gemengd stedelijk milieu tot stand te kunnen brengen. Hiermee samenhangend zullen er aanpassingen worden gedaan aan de infrastructuur om de ontsluiting en doorstroming te bevorderen. Deze beleidsrichting is ingegeven door de kansen van de locatie. In de structuurvisie komen geen alternatieven aan bod. Op dit moment staat nog open welke mix van functies in het gebied zal worden gerealiseerd.

**Beoordeling
(Milieu)aspect**

Beoordeling

Bodem

De locatie is geclassificeerd als “verontreinigd”. Er dient onderzoek te worden uitgevoerd naar de bodemkwaliteit.

Water

In dit peilgebied geldt een wateropgave van meer dan 12.500 m³, het waterschap zal in overleg inzetten op realisatie van (een deel van) deze opgave in het kader van de ontwikkeling. Voor werkzaamheden binnen de keurzone van de waterkering gelden beperkingen (vergunning van het waterschap noodzakelijk).

Natuur/ecologie

Mogelijk dat zwaar beschermde en/of Rode Lijstsoorten aanwezig zijn. Voor zwaar beschermde soorten dient ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet te worden verkregen. Ten aanzien van Rode Lijstsoorten geldt in Zuid-Holland een compensatieplicht bij aantasting van biotopen.

Landschap en cultuurhistorie

Oude dijken worden aangemerkt als historisch-landschappelijke lijnen van hoge waarde. Hier dient bij de uitwerking van het plan aandacht aan te worden besteed.

Archeologie

Ter plaatse is sprake van een zeer grote kans op archeologische sporen. Er dient dan ook archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Infrastructuur/verkeer

Ter hoogte de locatie is nu al sprake van knelpunten in de verkeersafwikkeling in het wegennet. Het voornaamste verkeerskundige knelpunt vormt de beperkte afwikkelingscapaciteit van de aansluiting van de Mijlweg (interne hoofdweg zeehavengebied) op de hoofdwegenstructuur van Dordrecht en de ontsluiting richting de stadsbrug. Een verbreding van de Mijlweg ter hoogte van de aansluiting met de A16 is onontkoombaar. De capaciteit van het Glazenplein is in principe voldoende. Grootschalige ingrepen zijn niet noodzakelijk, een optimalisatie van de verkeersstromen is afdoende. Bij de planuitwerking dient gericht aandacht te worden besteed aan de mogelijkheden tot verbetering van de ontsluiting.

Door de stadsbrug aan de Dordtse kant een nieuwe oprit te geven, wordt veel ruimte bespaard en ontstaat een logische routing tussen de centra van Dordrecht en Zwijndrecht. De ontwikkeling van het gebied biedt daarmee mogelijk zelfs de kans om de bereikbaarheid van Dordrecht in het algemeen en van het Centraal Station in het bijzonder te verbeteren. Nader onderzoek is nodig om de haalbaarheid van de ontwikkeling op dit punt te toetsen.

(Milieu)aspect**Beoordeling****Geluid**

Door de ligging nabij de A16, het spoor en het (gemeentegrensoverschrijdende) gezoneerde industrieterrein Dordt West/Groote Lindt, is de locatie sterk geluidsbelast. De huidige geluidsbelasting van de locatie door industrielawaai bedraagt in het hele gebied meer dan 55 dB(A); de belasting door het verkeerslawaaï van de A16 bedraagt in delen van het gebied meer dan 60 dB, op korte afstand van het spoor bedraagt de geluidsbelasting meer dan 70 dB ten gevolge van het railverkeer.

Indien geluidgevoelige functies (zoals woningen) op deze locatie worden overwogen, dient aandacht te worden besteed aan het akoestische klimaat ter plaatse van deze functies (ontwerpen met geluid). Vooral de relatief lage uiterste grenswaarde voor woonbebouwing langs snelwegen vormt daarnaast een formele belemmering. Omdat de levendigheid centraal staat in dit gebied, wordt voor de overige wegen een maximale geluidsbelasting voor woonbebouwing van 58 dB onder voorwaarden aanvaardbaar geacht.

In het masterplan is het ontwerp opgezet als een zichtlocatie vanaf het spoor en de A16 en is het plaatsen van visuele barrières zoals geluidsschermen niet wenselijk. Daarom zijn minder hindergevoelige functies langs spoor, snelweg en zeehavengebied bedacht en wordt er hoger gebouwd langs het spoor en snelweg. Hierdoor worden geluidsluwe middenzones gecreëerd en wordt mogelijke geluidshinder (en luchthinder) beperkt. Op deze wijze lijkt ook woningbouw op deze locatie goed mogelijk.

De locatie maakt nu deel uit van het gezoneerde industrieterrein. Om het Maasterras te kunnen realiseren, zal in het bestemmingsplan de begrenzing van het gezoneerde industrieterrein aan zowel de Dordtse als de Zwijndrechtse kant moeten worden aangepast.

Luchtkwaliteit

De A16 is ook een aandachtszone voor luchtkwaliteit (met name jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide). Volgens de meest recente cijfers (over het jaar 2006) liggen langs delen van deze weg de concentraties boven de 50 µg/m³ (grenswaarden = 40 µg/m³). De realisatie van het Glazenplein/Maasterras zal leiden tot een verkeerstoename op de ontsluitende wegen en kan daardoor gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit langs deze wegen. De gevolgen van de ontwikkeling voor de luchtkwaliteit in de omgeving dienen te worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Uit berekeningen die in het verleden zijn uitgevoerd blijkt dat er mogelijk sprake is van een knelpunt. De haalbaarheid op dit punt moet op basis van de nieuwe regelgeving (Wet luchtkwaliteit) en nieuwe informatie over de luchtkwaliteit nog worden onderzocht.

(Milieu)aspect

Externe veiligheid

Beoordeling

Er dient rekening te worden gehouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen (met name over het spoor en over het water) en een aantal risicovolle inrichtingen op korte afstand van de locatie. Ten aanzien van het vervoer over het water is een bebouwingsvrije zone van 25 m ingesteld. Voor het spoor moet rekening worden gehouden met een zone van 50 m.

Aangezien binnen het gebied hoge personendichtheden worden mogelijk gemaakt op korte afstand van de vervoersassen, heeft de ontwikkeling van het Glazenplein/Maasterras grote gevolgen voor de hoogte van het GR. Toenames van het GR dienen te worden verantwoord. Het groepsrisico mag niet groter dan 4 maal de oriënterende waarde zijn. Hier dient bij de situering van functies en aandacht aan te worden besteed.

Overige aspecten, klimaat
en energie

Voor zover bekend zijn er geen planologisch relevante kabels of leidingen binnen het gebied gelegen. Bij dergelijke grootschalige nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient zoveel mogelijk te worden ingespeeld op de effecten van klimaatverandering, door in te zetten op klimaatneutraal bouwen en duurzame energieproductie.

Conclusie

De ligging langs de hoofdtransportassen leent zich voor grootschalige ontwikkelingen met functiemenging. Bij de inrichting van het gebied dient met name aandacht te worden besteed aan de randvoorwaarden in verband met knelpunten in de ontsluiting/bereikbaarheid van de locatie en in verband met externe veiligheid. Ten aanzien van verkeer, externe veiligheid en luchtkwaliteit is nog nader onderzoek nodig naar de haalbaarheid van beoogde ontwikkelingen. De mate waarin eventuele woningbouw op deze locatie haalbaar is, is mede afhankelijk van de uitkomsten van akoestisch onderzoek en de mogelijkheden van afscherming door minder gevoelige bebouwing. In het vervolgonderzoek moet ten slotte worden ook ingegaan op de aspecten archeologie en bodemkwaliteit.

Voor de ontwikkeling van het gebied geldt een mer-plicht; dit betekent dat het benodigde milieuonderzoek mede in het kader van de mer moet plaatsvinden.

B2.2. Locatie Oostpoort

Voorgenomen activiteit

Huidige situatie

De locatie – gelegen tussen de N3, de Kerkeplaat en de Baanhoekweg – maakt onderdeel uit van het (gezoneerde) "natte" industrieterrein De Staart. Op deze locatie was in het verleden elektriciteitsbe-

drijf EZH gehuisvest. In de directe omgeving bevinden zich diverse bedrijven en de penitentiare inrichting Dordtse Poorten en ten noorden hiervan de ruïne van het laatmiddeleeuwse Huis te Merwede, een archeologisch monument van zeer hoge waarde.

Voornemen op deze locatie

De structuurvisie wijst de locatie Oostpoort aan als knooppunt. De knooppunten aan de N3 worden in deze visie beschouwd als voorkeurslocaties voor regionale, publieksgerichte voorzieningen die niet in de binnenstad van Dordrecht passen. Een concrete invulling is nog niet bepaald. Onder andere wordt gedacht aan 'leisure', detailhandel en recreatieve voorzieningen (zoals een bioscoop / evenementenhal). Uit een voorverkenning naar een geschikte nieuwe locatie voor het stadion van FC Dordrecht is de Oostpoort als voorkeurslocatie voor dit stadion naar voren gekomen, indien privaat initiatief wordt genomen tot verplaatsing. Woningbouw lijkt niet realistisch met het oog op de omliggende bedrijven en de ligging binnen geluidszones van industrieterreinen.

Locatiestudie stadion

In de quickscan stadion (oktober 2006) is een drietal locaties afgewogen: Oostpoort, huidige locatie (Krommedijk) en Amstelwijk. Vervolgens is in een locatieonderzoek een zestal locaties onderzocht: De Put,

Driehoek Rijkswaterstaat, McDonalds/Mercurehotel, Kassencomplex, Oostpoort, Huidige locatie (Krommedijk). In beide studies wordt geconcludeerd dat de Oostpoort de meest geschikte locatie voor het stadion is.

De belangrijkste (ruimtelijke) overwegingen om een voorkeur uit te spreken voor de locatie Oostpoort zijn met name de bereikbaarheid (auto/ov/langzaam verkeer) en het feit dat er weinig hinder is voor omwonenden.

**Beoordeling
(Milieu)aspect**

Beoordeling

Bodem

De bodem is geclassificeerd als “verontreinigd”. Gezien het gebruik van de locatie in het verleden (EZH) is de kans op verontreinigingen groot. Bodemonderzoek zal moeten uitwijzen of er ter plaatse daadwerkelijk sprake is van verontreinigingen en welke maatregelen eventueel moeten worden getroffen.

Water

Deze locatie is buitendijks gelegen. Langs de Beneden-Merwede geldt een vrijwaringszone (20 m), waarbinnen geen bouwactiviteiten mogen plaatsvinden, ook dient het bergend regime van de rivier gewaarborgd te blijven. Rijkswaterstaat stelt eisen aan de aanleghoogte van nieuwe bebouwing, hierover dient overlegd te worden met RWS.

Natuur / ecologie

Mogelijk dat zwaar beschermde en/of Rode Lijstsoorten aanwezig zijn. Voor zwaar beschermde soorten dient ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet te worden verkregen. Ten aanzien van Rode Lijstsoorten geldt in Zuid-Holland een compensatieplicht bij aantasting van biotopen.

Landschap en cultuurhistorie

Geen specifieke randvoorwaarden/aandachtspunten.

Archeologie

Voor de locatie geldt een redelijk tot hoge verwachting voor archeologische waarden. Er dient archeologisch vooronderzoek uitgevoerd te worden. Er dient aandacht te zijn voor de benutting van het archeologische monument het laatmiddeleeuwse Huis te Merwede in samenhang met de nieuwe ontwikkelingen (hier is al onderzoek naar gedaan).

Infrastructuur/verkeer

Er moet rekening worden gehouden met een relatief grote verkeersaantrekkende werking. De capaciteit van met name het kruispunt nabij de toerit naar de N3 is beperkt. Onderzoek naar een voldoende bereikbaarheid en eventuele maatregelen in dat kader is noodzakelijk. Met het oog op mogelijke risico's, heeft de brandweer reeds aangegeven dat een extra ontsluiting van deze locatie gewenst is. Er wordt een tweede ontsluiting van het gebied gerealiseerd in oostelijke richting tussen Stadspolders en Merwelanden (brug over Wantij) in verband met evacuatie en aanrijden van hulpdiensten.

Geluid

De locatie is sterk geluidsbelast door de op korte afstand gelegen N3 en de ligging op het gezoneerde industrieterrein De Staart. De geluidsbelasting door industrielawaai bedraagt meer dan de uiterste grenswaarde van 55 dB(A); de belasting door wegverkeerslawaaï bedraagt op korte afstand van de N3 meer dan de uiterste grenswaarde van 63 dB. De realisatie van geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) op deze locatie is daardoor niet gewenst zo niet onmogelijk. De beoogde recreatieve en detailhandelsfuncties zijn daarentegen niet geluidsgevoelig.

**Beoordeling
(Milieu)aspect**

Luchtkwaliteit

Beoordeling

De N3 is een aandachtszone als het gaat om luchtkwaliteit. Volgens de beschikbare gegevens over het jaar 2006 (Rijkswaterstaat) is er ter hoogte van de locatie Oostpoort geen sprake van een overschrijding van grenswaarden. Richting de aansluiting met de A16 is dat echter wel het geval. De jaargemiddelde concentraties liggen nabij deze aansluiting ver boven de grenswaarden uit de Wlk. De ontwikkeling van de locatie Oostpoort zal ook op dit punt leiden tot een verkeerstoename en kan daardoor mogelijk relevante gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit. Mogelijk is er sprake van een knelpunt, omdat de recreatieve functies en detailhandel veel verkeer genereren. De haalbaarheid van de "funpoort"-ontwikkeling is op dit punt nog niet verzekerd en moet op basis van de nieuwe regelgeving (Wet luchtkwaliteit) en nieuwe informatie over de luchtkwaliteit nog worden onderzocht.

Externe veiligheid

In de omgeving bevinden zich diverse risicovolle inrichtingen (met name Du Pont en Kloek Zout). De realisatie van relatief grootschalige publiekstrekkingen zal leiden tot een aanzienlijke toename van het GR die moet worden verantwoord. Een voetbalstadion is met het oog hierop een goede en haalbare invulling (vanwege de relatief lage personendichtheid tijdens een groot deel van de week). De naastgelegen Kolenhaven biedt plaats aan kegelschepen. Er dient rondom deze schepen rekening te worden gehouden met een vuurvrije zone van 25 m.

Over de N3 en over de Beneden Merwede vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Voor het betreffende gedeelte van de N3 heeft de gemeente een bebouwingsvrije zone vastgesteld van 90 m. Het realiseren van bebouwing op een afstand van 90-110 m van de N3 heeft grote gevolgen voor de hoogte van het groepsrisico en leidt mogelijk tot een overschrijding van de oriënterende waarde. Een aanzienlijk deel van de locatie ligt binnen deze zone. Ook op dit punt is dus nog nader onderzoek nodig naar de haalbaarheid en eventueel te stellen randvoorwaarden.

Overige aspecten,
klimaat en energie

Voor zover bekend zijn er geen planologisch relevante kabels of leidingen binnen het gebied gelegen. Bij dergelijke grootschalige nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient zoveel mogelijk te worden ingespeeld op de effecten van klimaatverandering, door in te zetten op klimaatneutraal bouwen en duurzame energieproductie.

Conclusie

De haalbaarheid van de voorgenomen invulling met recreatieve en detailhandelsfuncties is afhankelijk van de uitkomst van het onderzoek naar verkeer, externe veiligheid en mogelijk luchtkwaliteit. Bij de uitwerking van plannen zal rekening moeten worden gehouden met resultaten van dit onderzoek. In het vervolgonderzoek is daarnaast vooral aandacht nodig voor de aspecten bodemkwaliteit en archeologie. Woningbouw op deze locatie lijkt niet haalbaar, met name door de beperkingen en randvoorwaarden vanuit de aspecten externe veiligheid en geluid.

De “funpoort-ontwikkeling” is zeker mer-beoordelingsplichtig en waarschijnlijk m.e.r.-plichtig (combinatie van toeristisch-recreatieve voorzieningen met 250.000 respectievelijk 500.000 bezoekers per jaar of meer). Het benodigde milieuonderzoek moet mede in het kader van de mer-beoordeling respectievelijk het MER plaatsvinden.

B2.3. Dordtse Kil IV

Voorgenomen activiteit

Huidige situatie

Deze locatie wordt nu nog agrarisch gebruikt en grenst aan het industrieterrein Dordtse Kil III. Volgens het streekplan en het structuurplan Dordtse Kil IV staat al vast dat hier in de toekomst, aansluitend aan het bestaande industrieterrein, een nieuw bedrijven- en industrieterrein zal ontstaan. Tot nog toe werd daarbij gedacht aan de realisering van een regulier (droog) bedrijven- en industrieterrein.

Voornemen op deze locatie

Vanuit de markt/ Havenbedrijf Rotterdam is de vraag gekomen te onderzoeken of Dordtse Kil IV ontwikkeld kan als nat bedrijfterreinen, met insteekhaven bestemd voor kadegebonden bedrijvigheid, wellicht voor een Container Transferium. Naast de technische haalbaarheid wordt in de afweging gekeken naar de financieel- economische, ruimtelijke en verkeerstechnische aspecten van een natte ontwikkeling.

De (al dan niet gedeeltelijke) ontwikkeling van Dordtse Kil IV tot nat bedrijfterrein kan een mogelijkheid zijn om te voorzien in de behoefte aan dergelijk bedrijfterreinen. Daartoe dient wellicht een of enkele insteekhaven(s) te worden gerealiseerd. In het kader van deze structuurvisie is vooral de vraag aan de orde of de locatie wordt ontwikkeld tot of een zuiver droog industrie-/ bedrijventerrein of tot een nat terrein. De uitgifte van DK IV (in de tijd) moet overigens goed worden afgestemd met het uitgiftetempo DK III.

**Beoordeling
(Milieu)aspect**

Beoordeling

Bodem

De bodem is geclassificeerd als “schoon”. Bodemonderzoek is echter wel noodzakelijk. Bekend is dat in de uiterste zuidpunt een verontreiniging is ontstaan als gevolg van het lekken van de voormalige vuilstort op de Transberg.

Water

In dit peilgebied geldt een wateropgave van 2.500-12.500 m³, het waterschap zal inzetten op realisatie van (een deel van) deze opgave in het kader van het nieuwe bedrijfsterrein. Voor verlegging van de waterkering, of werkzaamheden binnen de keurzone, dient een vergunning te worden aangevraagd bij het waterschap Hollandse Delta. Het bergend regime van de Noord dient gewaarborgd te blijven.

Natuur/ecologie

In het plangebied zelf zijn geen directe ecologische relaties met de Hoeksche waard, maar ten noorden en ten zuiden van de locatie wel. Langs de Dordtsche Kil wordt in noord-zuid richting tussen het water en de dijk een natuurstrook aangelegd voor kleinere dieren die zich langs het water bewegen. Er zal een inventarisatie van actuele natuurwaarden moeten plaatsvinden en onderzoek naar eventuele noodzakelijke compensatiemogelijkheden. De ecologische kansen dienen te worden verkend en benut (m.n. vormgeving en beheer groenblauwe raamwerk).

Landschap en cultuurhistorie

Binnen het plangebied zijn de killen en de dijken waardevolle landschappelijke elementen. Het handhaven en inpassen van de killen is een uitgangspunt voor de ontwikkeling van het terrein. Om de relatie met het omliggende rivierenlandschap veilig te stellen en tevens een bepaalde mate van geleding vanaf het buitengebied naar de bestaande stad te krijgen moeten hoge eisen worden gesteld aan de inrichting. De Wioldrechtse Zeedijk wordt aangemerkt als een historisch-landschappelijke lijn van hoge waarde. Hier dient bij de uitwerking van het plan aandacht aan te worden besteed.

Archeologie

Er is sprake van een lage kans op archeologische waarden. In het geval van een nat bedrijventerrein moet archeologisch vooronderzoek uitgevoerd worden.

Infrastructuur/verkeer

De realisatie van een bedrijven- en/of industrieterrein op de locatie vereist een verbetering van de infrastructuurkan, maar kan ook voor een doorbraak zorgen in de verbetering van de aansluiting A16/N3 (door middel van een fly-over).

**Beoordeling
(Milieu)aspect**

Geluid

Beoordeling

Bij de inrichting van het bedrijven- en/of industrieterrein dient rekening te worden gehouden met de geluidsgevoelige bestemmingen in de omgeving. Bij een nat industrieterrein moet ervan worden uitgegaan dat het gaat om een gezoneerd industrieterrein met een zone die ook een aanzienlijk gebied in de omgeving van het terrein omvat. In de omgeving is een beperkt aantal woningen gesitueerd (met name aan de noordzijde langs de Wieldrechtse zeedijk). Hier dient bij de indeling en zonering van het terrein rekening mee te worden gehouden.

Luchtkwaliteit

De A16 is een aandachtszone als het gaat om luchtkwaliteit. Met name ter hoogte van de aansluiting met de N3 liggen de concentraties stikstofdioxide ver boven de geldende grenswaarde. De gevolgen van de realisatie van het bedrijventerrein voor de luchtkwaliteit langs de ontsluitende wegen dienen te worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wlk. Afhankelijk van de verkeersproductie van het terrein en de ontsluiting/afwikkeling van verkeer is er mogelijk sprake van een knelpunt.

Externe veiligheid

Over de A16, de spoorlijn en over de Dordtsche Kil vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Voor de A16 dient rekening te worden gehouden met een bebouwingsvrije zone van 80 m. Ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water dient rekening te worden gehouden met een bebouwingsvrije zone van 25 m. De realisatie van een bedrijventerrein op deze locatie zal leiden tot een toename van het GR die moet worden verantwoord. Verwacht wordt echter niet dat sprake zal zijn van een GR boven de oriënterende waarde. Ten slotte dient rekening te worden gehouden met de gasleiding aan de zuidzijde van de locatie.

Overige aspecten, klimaat
en energie

Onduidelijk is op dit moment of en onder welke voorwaarden op deze locatie een nat terrein mogelijk is in verband met de vaarveiligheid op de vrij smalle Dordtse Kil. Door middel van warmte/koudeopslag en de toepassing van andere duurzame energiebronnen kan een duurzaam bedrijfsterrein worden gerealiseerd.

Conclusie

Aanleiding is de vraag vanuit het Havenbedrijf Rotterdam. Bezien vanuit milieu is dit een voor de hand liggende locatie. Alternatieve locaties zijn in de gemeente niet beschikbaar. Onduidelijk is op dit moment of en onder welke voorwaarden op deze locatie een nat terrein mogelijk is in verband met de vaarveiligheid. Een ontwikkeling tot nat of droog industrieterrein is voorts ook afhankelijk van een adequate ontsluiting die op dit moment nog niet is veiliggesteld.

Bij de realisatie van zowel een nat als een droog bedrijven- en industrieterrein op deze locatie dient voorts aandacht te worden besteed aan de randvoorwaarden vanuit externe veiligheid en aan de landschappelijke inpassing. In het vervolgonderzoek is ook aandacht nodig voor de aspecten geluid, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, archeologie en ecologie.

Bij zowel een nat als een droog industrieterrein dient het benodigde milieuonderzoek plaats te vinden in het kader van de vereiste milieueffectrapportage.

B2.4. Nieuwe jachthavens

Voorgenomen activiteit

Huidige situatie en beleidskader

Dordrecht beschikt op dit moment 2.000 recreatieve ligplaatsen. De vraag naar ligplaatsen is echter groter dan het aanbod.

Voornemen op deze locatie

De mogelijkheden van watersport zijn in Dordrecht nog sterk onderbenut. Er liggen zowel kansen in de binnenstad van Dordrecht (Kalkhaven, Stadswerven) als langs de Wantijzone. De Wantijzone vormt de verbinding over zowel water als land tussen de binnenstad van Dordrecht en de Biesbosch. De Wantijzone heeft al een belangrijke recreatieve betekenis, maar biedt verschillende kansen voor een verdere ontwikkeling. De stedelijke locaties zijn kansrijke plekken vanwege hun verwevenheid met de historische stad, met horeca en culturele functies. Vroegere nautische functies voor de binnenvaart verdwijnen in toenemende mate naar grotere havens op bedrijventerreinen, waardoor havenbekkens wachten op herontwikkeling.

**Beoordeling
(Milieu)aspect**

Beoordeling

Bodem

Ter plaatse van een aantal van de potentiële locaties is mogelijk sprake van bodemverontreinigingen. Er dient onderzoek te worden uitgevoerd naar de (water)bodemkwaliteit.

Water

Voor werkzaamheden binnen de keurzone van waterkeringen dient een vergunning te worden aangevraagd bij het waterschap Hollandse Delta. Het bergend regime van het buitenwater dient gewaarborgd te blijven. Rijkswaterstaat stelt eisen aan de aanleghoogte van nieuwe bebouwing, hierover dient overlegd te worden met RWS. De gevolgen van de jachthavens voor de grondwaterkwaliteit in de boringsvrije zones van waterwingebieden, zal onderzocht en getoetst worden.

Natuur/ecologie

Voor de locaties langs de Wantijzone dient de externe werking op Natura 2000 te worden onderzocht (significante negatieve effecten zijn overigens niet aannemelijk). Voor de overige locaties geen problemen met Natura 2000. Mogelijk dat zwaar beschermde en/of Rode Lijstsoorten aanwezig zijn. Voor zwaar beschermde soorten dient ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet te worden verkregen. Ten aanzien van Rode Lijstsoorten geldt in Zuid-Holland een compensatieplicht bij aantasting van biotopen.

Landschap en cultuurhistorie

De meeste locaties liggen daarnaast nabij historisch-landschappelijke lijnen van hoge waarde. Hier dient bij de uitwerking van het plan aandacht aan te worden besteed.

Archeologie

In het stedelijk gebied is sprake van een redelijke tot grote kans op archeologische sporen. Er dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Infrastructuur en verkeer

Er dient rekening te worden gehouden met beperkingen vanuit de beroepsvaart (Rijkswaterstaat). Om de haalbaarheid van een jachthaven op de diverse locaties te bepalen, is met name onderzoek naar de gevolgen voor de vaarveiligheid van belang.

Geluid

Geen geluidsgevoelige bestemming, dus geen specifieke randvoorwaarden/aandachtspunten.

**Beoordeling
(Milieu)aspect**

Luchtkwaliteit

Externe veiligheid

Overige aspecten, klimaat
en energie

Beoordeling

De realisatie van de jachthavens dient te worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Gezien de relatief beperkte verkeersproductie is er naar verwachting geen sprake van knelpunten.

Bij de realisatie van jachthaven dient afhankelijk van de exacte locatie aandacht te worden besteed aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water.

Geen specifieke randvoorwaarden/beperkingen.

Conclusie

De haalbaarheid van locaties langs de Wantijzone dient nog te worden onderzocht op de externe werking op Natura 2000. Relevante effecten daarbij zijn verstoring door geluid en licht tijdens de aanleg en de recreatieve vaarbewegingen op het water na aanleg. De mogelijke jachthavenlocaties in het stedelijk gebied leiden naar verwachting niet tot nadelige ecologische effecten.

In het vervolgonderzoek dient met name aandacht te worden besteed aan de vaarveiligheid en de aspecten externe veiligheid, ecologie (inclusief Flora- en faunawet) en archeologie. Wanneer het aantal ligplaatsen meer dan 100 bedraagt, is de realisatie of de uitbreiding van een jachthaven mer-(beoordelings)plichtig. In dat geval kan het vereiste milieuonderzoek plaatsvinden in het kader van de mer-beoordeling dan wel de eventuele mer-procedure.

zuid- en oostzijde grenst de locatie aan het Strategisch Groenproject.

Voornemen op deze locatie

In diverse plannen en programma's is dit gebied aangewezen als locatie voor circa 500 woningen in het topsegment en recreatief groen, in aansluiting bij de ecologische structuur van de omgeving. Het gaat om woningbouw in een lage dichtheid in het groen. Het is de bedoeling op deze manier de hogere inkomens in Dordrecht vast te houden. De locatie Zuidpolder is de enige in de regio waar op een grotere schaal een dergelijke woonwijk kan worden gerealiseerd. In de structuurvisie is de realisering van de locatie verbonden aan maatregelen in verband met de te geringe capaciteit van de Provincialeweg.

B2.5. Woningbouw Zuidpolder - Bovenpolder

Voorgenomen activiteit

Huidige situatie en geldend beleid

Het gebied, gelegen tussen de Provincialeweg en de Zuidendijk, is in de huidige situatie in gebruik als akkerbouwland. De locatie ligt binnen de bebouwingscontour en grenst aan het in ontwikkeling zijnde Belthurepark (golf en wonen). Aan de

**Beoordeling
(Milieu)aspect**

Beoordeling

Bodem

Voor het grootste deel van de locatie is de bodem geclassificeerd als “schoon” een klein deel als “licht verontreinigd”. Bodemonderzoek is noodzakelijk bij een dergelijke functiewijziging.

Water

In dit peilgebied geldt een wateropgave van meer dan 12.500 m³, het waterschap zal inzetten op realisatie van (een deel van) deze opgave in het kader van de woningbouw. Voor werkzaamheden binnen de keurzone van de waterkering dient een vergunning te worden aangevraagd bij het waterschap Hollandse Delta.

Natuur/ecologie

Ontwikkelingen in het agrarisch gebied zullen in of nabij bebouwingslinten en erven mogelijk bijzondere soorten schaden. In open agrarische polders ontbreken over het algemeen natuurwaarden groten-deels en ontstaan bij functieverandering juist mogelijkheden voor nieuwe natuurwaarden. De locatie is een onderdeel van de stedelijke groenstructuur: ecologische kansen herinrichting verkennen en be-nutten (met name vormgeving en beheer groenblauwe raamwerk).

Landschap en cultuurhistorie

De randen (oude dijken) van deze locatie worden aangemerkt als een historisch-landschappelijke lijnen van hoge waarde. Hier dient bij de uitwerking van het plan aandacht aan te worden besteed. De open-heid dient zoveel mogelijk behouden te blijven.

Archeologie

Het gebied heeft een redelijk tot hoge verwachting voor archeologische waarden. Archeologisch voor-onderzoek dient uitgevoerd te worden. De resultaten van het archeologisch vooronderzoek kunnen een inspiratie zijn bij de planvorming of inrichting.

Infrastructuur/verkeer

De capaciteit van de Provincialeweg is in de toekomst ontoereikend om het extra verkeer van een nieuwe woonwijk te verwerken. Als voorwaarde voor ontwikkeling geldt (zoals ook in de structuurvisie is aangegeven) dat maatregelen worden getroffen om de bereikbaarheid van het gebied te verbeteren. Onderzocht wordt naar mogelijkheden van vergroting van de Provinciale weg dan wel de aanleg van een tweede ontsluitingsweg aan de zuidzijde van Dubbeldam.

**Beoordeling
(Milieu)aspect**

Geluid

Beoordeling

Gezien de relatief lage intensiteit op de omliggende wegen ter hoogte van de locatie en de afwezigheid van andere geluidsbronnen zoals spoor en industrie, is het uit geluidsoogpunt goed mogelijk woningbouw op deze locatie te realiseren. De locatie ligt binnen de geluidszones van de Provincialeweg en de Zuidendijk. Akoestisch onderzoek zal moeten uitwijzen of er maatregelen nodig zijn om de geluidsbelasting ter plaatse van de woningen te beperken.

Luchtkwaliteit

De Provincialeweg is een aandachtszone voor luchtkwaliteit. De woningbouwontwikkeling zal naar verwachting "niet in betekenende mate" bijdragen aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de omgeving. Wel dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzicht te worden gegeven in de luchtkwaliteit ter plaatse van de locatie. Ter plaatse van de woningen zullen geen grenswaarden worden overschreden.

Externe veiligheid

De risicovolle inrichtingen in de omgeving van deze locatie vormen geen belemmering voor de beoogde woningbouwontwikkeling. Verder liggen er op korte afstand van het plangebied geen relevante risicobronnen.

Overige aspecten, klimaat
en energie

Binnen het gebied zijn geen planologisch relevante kabels of leidingen gelegen. Uitgangspunt is dat deze woningbouwlocatie klimaatneutraal wordt ontwikkeld.

Conclusie

Woningbouw in een groene setting is uit milieuoogpunt een geschikte invulling voor deze locatie. Het is de enige locatie binnen de gemeentegrenzen om een dergelijk woongebied op deze schaal te realiseren. Op basis van het aantal woningen (circa 500) is de woningbouwontwikkeling niet mer-(beoordelings)plichtig.

Bij de realisatie van woningbouw op deze locatie dient met name aandacht te worden besteed de verkeerskundige ontsluiting en de landschappelijke inpassing van de woningen. In het vervolgonderzoek is daarnaast aandacht nodig voor de aspecten geluid, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, archeologie en ecologie.

B2.6. Nieuwe groene stadslinten/geledingszone

Voorgenomen activiteit

Huidige situatie

Dordrecht beschikt over verschillende groene zones die langs of dwars door de stad lopen. De Dordwijkzone en Wantijzone zijn groene geledingszones. Naast deze zones lopen ook verschillende groene stadslinten door de stad naar het buitengebied. De belangrijkste hiervan zijn de dijken. Deze groene stadslinten zijn kleiner van maat dan de geledingszones, maar vormen wel groene routes tussen de wijken en het

buitengebied. Ze vormen belangrijke ecologische en recreatieve verbindingen naar het buitengebied, zorgen voor recreatieve plekken in de wijk en continue structuren tussen de wijken waar sporters, recreanten en kinderen veilig doorheen kunnen bewegen, bieden bijzondere woonmilieus, zorgen zomers voor verkoeling in de wijken (in het kader van klimaatadaptatie) en versterken de eigen karakteristiek van de verschillende wijken (de mozaïekgedachte).

Voornemen

Op sommige plekken zijn de bestaande linten en zones onderbroken. Het is van belang deze waar mogelijk te herstellen. Meestal gaat het om historische structuren zoals dijken, kreken, rivieren en landgoederenzones, maar soms heeft een stad de kans om – door ontwikkelingen aan elkaar te koppelen – een nieuwe structuur aan te leggen. De ontwikkelingen in de zuidelijke stadsrand en de herstructurering van Dordrecht-West maakt het mogelijk om de Amstelwijck-Oostkilzone en Alloysenzone (tussen Dubbeldam en de Zuid- en Bovenpolder) als nieuwe groene stadslinten te realiseren.

**Beoordeling
(Milieu)aspect**

Beoordeling

Bodem

Geen specifieke randvoorwaarden/aandachtspunten.

Water

In deze peilgebieden geldt een wateropgave, het waterschap zal in overleg inzetten op realisatie van (een deel van) deze opgave in het kader van de ontwikkeling.

Natuur/ecologie

De ontwikkeling/verbetering van de groenzones biedt kansen om extra ecologische waarden te realiseren. De stadslinten zijn kwaliteitsdragers voor de aangrenzende locaties en recreatieve routes.

Landschap en cultuurhistorie

Er dient in een vroeg planstadium bureauonderzoek uitgevoerd te worden naar archeologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden, zoals buitenplaatsen, hoeves, eendenkooien, killen, kreken etc. als basis of inspiratie voor een mogelijke (re)constructie van historische structuren.

Archeologie

Idem

Infrastructuur en verkeer

Geen specifieke randvoorwaarden/aandachtspunten.

Geluid

Geen specifieke randvoorwaarden/aandachtspunten.

Luchtkwaliteit

Geen specifieke randvoorwaarden/aandachtspunten.

Externe veiligheid

Geen specifieke randvoorwaarden/aandachtspunten.

Overige aspecten, klimaat
en energie

Geen specifieke randvoorwaarden/aandachtspunten.

Conclusie

Uit milieuoogpunt zijn er geen belemmeringen voor de realisatie van nieuwe groene stadslinten. Door het verminderen van onderbrekingen en optimaliseren van de breedtemaat kunnen verbindingen worden gerealiseerd tussen de stad en het buitengebied. Dergelijke verbindingen zijn uit ecologisch, landschappelijk en recreatief oogpunt zeer gewenst. Bij de realisatie van de stadslinten gaat het om relatief kleinschalige ontwikkelingen die niet mer-(beoordelings)plichtig zijn.

- tussen de 25-50 m is “Medium” hoogbouw, duidelijk uitstekend boven de omgeving;
- tussen de 50-90 m is “Large” hoogbouw, passend bij de Grote Kerktoren. 90 m wordt als de maximale hoogte beschouwd die past bij Dordrecht.

In de structuurvisie is een zonering opgenomen, waarbij wordt aangegeven op welke locaties hoogbouw wenselijk is. In figuur 2 in hoofdstuk 2 zijn de potentiële locaties voor (“large”) hoogbouw weergegeven.

B2.7. Hoogbouw

Voorgenomen activiteit

Huidige situatie

Dordrecht kent relatief weinig hoogbouw. Op dit moment is de toren van de Grote Kerk (72 m) het hoogste gebouw van Dordrecht.

Voornemen

Hoogbouw geeft vorm aan de stedelijkheid van een plek. Het vergroot de zichtbaarheid en helpt mensen zich te oriënteren in de stad. Voor de gebruikers kan het een sensationele woon- of werkomgeving opleveren. Functioneel gezien is het een middel om te verdichten. In de structuurvisie wordt alles wat hoger is dan 25 m gedefinieerd als hoogbouw. Vanaf 25 m worden twee gradaties onderscheiden:

**Beoordeling
(Milieu)aspect**

Beoordeling

Bodem

In die gevallen waar sprake is van een functiewijziging is bodemonderzoek noodzakelijk.

Water

In peilgebieden waar een wateropgave geldt, zal het waterschap inzetten op het oplossen van (een deel van) deze opgave. Voor werkzaamheden binnen de keurzone van waterkeringen dient een vergunning te worden aangevraagd bij het waterschap Hollandse Delta. Natuur/ecologie Mogelijk dat zwaar beschermde en/of Rode Lijstsoorten aanwezig zijn. Voor zwaar beschermde soorten dient ontheffing in het kader van de Flora en faunawet te worden verkregen. Ten aanzien van Rode Lijstsoorten geldt in Zuid-Holland een compensatieplicht bij aantasting van biotopen.

Landschap en cultuurhistorie

De historische binnenstad leent zich niet voor hoogbouw (maximale bebouwingshoogte 25 m). In de 19e-eeuwse Schil wordt uitgegaan van hoogbouw tot maximaal 50 m. Rond de molen "Kijk over den dijk" moet rekening worden gehouden met de molenbiotoop. De stadsrand vormt de overgang naar de Biesbosch. In de stadsrand is alleen bebouwing toegestaan van minder dan 15 m hoog.

Archeologie

Tekst wijzigen in: Op enkele locaties is sprake van een redelijk tot hoge verwachting voor archeologische waarden. Archeologisch vooronderzoek dient te worden uitgevoerd.

Infrastructuur en verkeer

Omdat op korte afstand van de mogelijke locaties sprake is van knelpunten (beperkte afwikkelingscapaciteit) op het wegennet, dient aandacht te worden besteed aan de ontsluiting.

Geluid

De mogelijke hoogbouwlocaties liggen veelal op relatief sterk geluidsbelaste locaties (zowel wegverkeerslawaaï als railverkeer- en industrielawaai). Wanneer geluidsgevoelige functies (zoals woningen en scholen) op deze locaties worden gerealiseerd, dient aandacht te worden besteed aan het akoestische klimaat ter plaatse van deze functies.

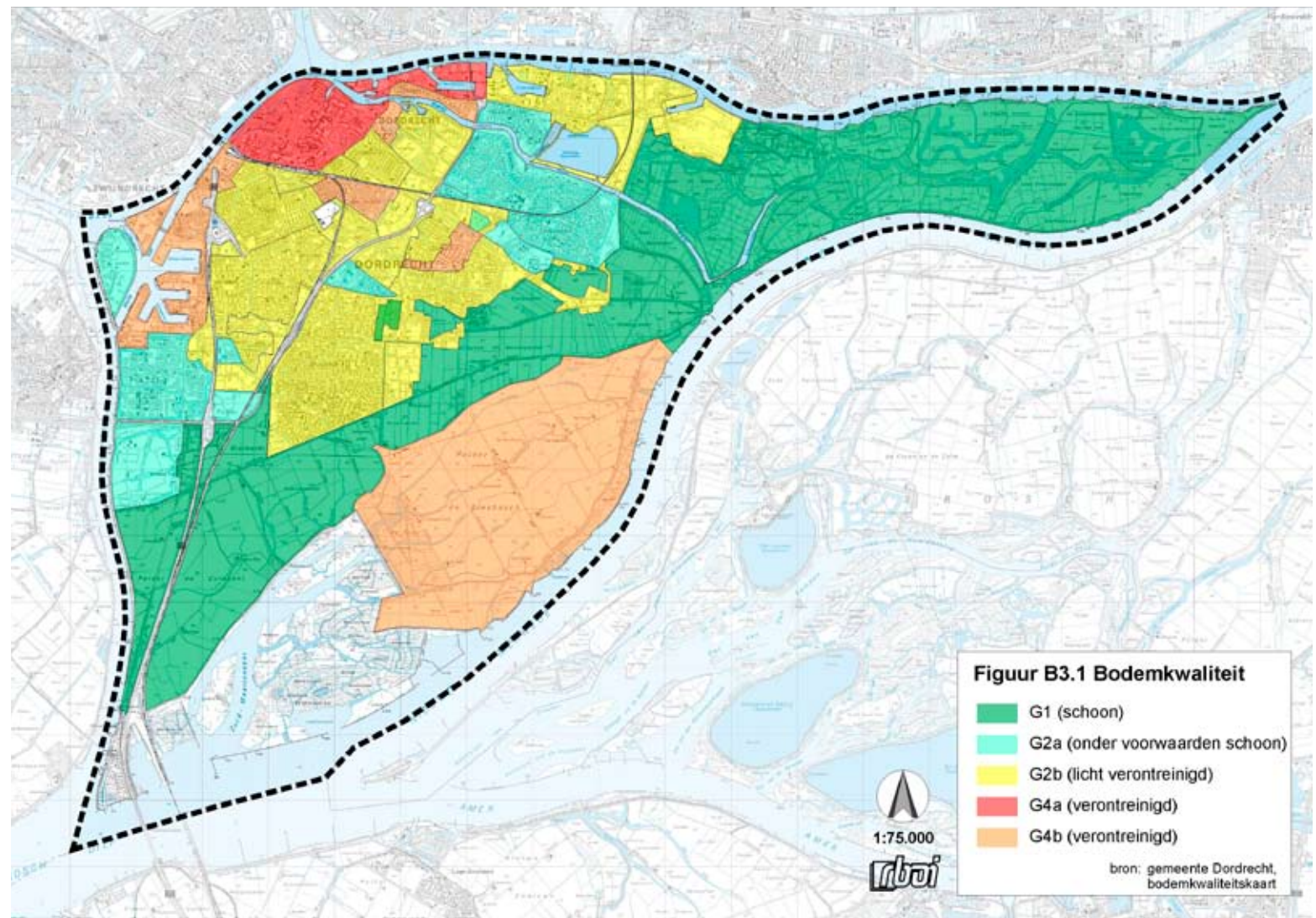
Luchtkwaliteit

Veel van de mogelijke hoogbouwlocaties liggen binnen (of op korte afstand van) de aandachtszones voor luchtkwaliteit. Afhankelijk van de (combinatie) van functies die worden gerealiseerd, dient de luchtkwaliteit ter plaatse van de hoogbouwlocatie en de gevolgen van de ontwikkeling voor de luchtkwaliteit in de omgeving te worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wlk.

Externe veiligheid	In vrijwel alle gevallen zijn de hoogbouwlocaties op korte afstand van belangrijke vervoersassen gelegen. Hierover vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Er dient rekening te worden gehouden met bebouwingsvrije zones en aandacht te worden besteed aan de gevolgen voor het groepsrisico. Eventuele toenames van het groepsrisico dienen te worden verantwoord. Bij hoogbouw gaat het over het algemeen om grote personendichtheden. Daarnaast is hoogbouw moeilijker te ontvluchten dan laagbouw. Dit betekent dat in de nabijheid van transportassen zorgvuldig moet worden omgegaan met de locatiekeuze voor hoogbouw.
Overige aspecten, klimaat en energie	De potentiële hoogbouwlocaties worden niet beperkt door de straalpaden die over het grondgebied van de gemeente Dordrecht lopen.

Conclusie

Voor de verschillende potentiële locaties geldt, dat hoogbouw niet op voorhand onhaalbaar is, maar dat rekening dient te worden gehouden met de randvoorwaarden vanuit met name externe veiligheid. Naast onderzoek op het gebied van externe veiligheid, is onderzoek noodzakelijk naar de aspecten luchtkwaliteit en geluid (daar waar het gaat om eventuele geluidsgevoelige bestemmingen) om meer inzicht te krijgen in de haalbaarheid van hoogbouw op deze locaties. In het vervolgonderzoek is ten slotte aandacht nodig voor de aspecten bodemkwaliteit en archeologie.



Bijlage 3. Beoordelingskader milieu

Op basis van sectorale beleidsdocumenten en onderzoeken zijn themakaarten gemaakt voor het grondgebied van de gemeente Dordrecht met informatie over de relevante milieuaspecten. Deze kaarten vormen het beoordelingskader voor de beoordeling van de te verwachten milieueffecten van de beoogde ontwikkelingen. Per kaart wordt een samenvatting gegeven van het beleidskader, met daarnaast een toelichting op de kaart en algemene conclusies met betrekking tot de beoordeling van de ontwikkelingen.

B3.1. Bodemkwaliteit

Hoofdpijnen beleidskader
Algemene doelstelling van het gemeentelijke bodembeleid is het realiseren en behouden van een duurzame bodemkwaliteit. Hierbij gaat het om de voortdurende verbetering van de bodemkwaliteit, zoals deze is vastgelegd in de gemeentelijke bodemkwaliteitskaart. De bodemkwaliteit moet zodanig zijn, dat de ruimtelijke functies die opgenomen zijn in de zogenaamde functiekaart (conform Besluit bodemkwaliteit), mogelijk zijn.

Daarnaast is de inzet van de gemeente erop gericht om uiterlijk in 2030 de werkvoorraad van circa 650 (potentieel) ernstige bodemverontreinigingen gesaneerd of in beheer te hebben. Deze saneringsopgave

moet worden gerealiseerd door zoveel mogelijk saneringen te integreren in maatschappelijke, ruimtelijke en economische ontwikkelingen en door de aanpak van derden, zoals bedrijven en projectontwikkelaars.

Toelichting kaart

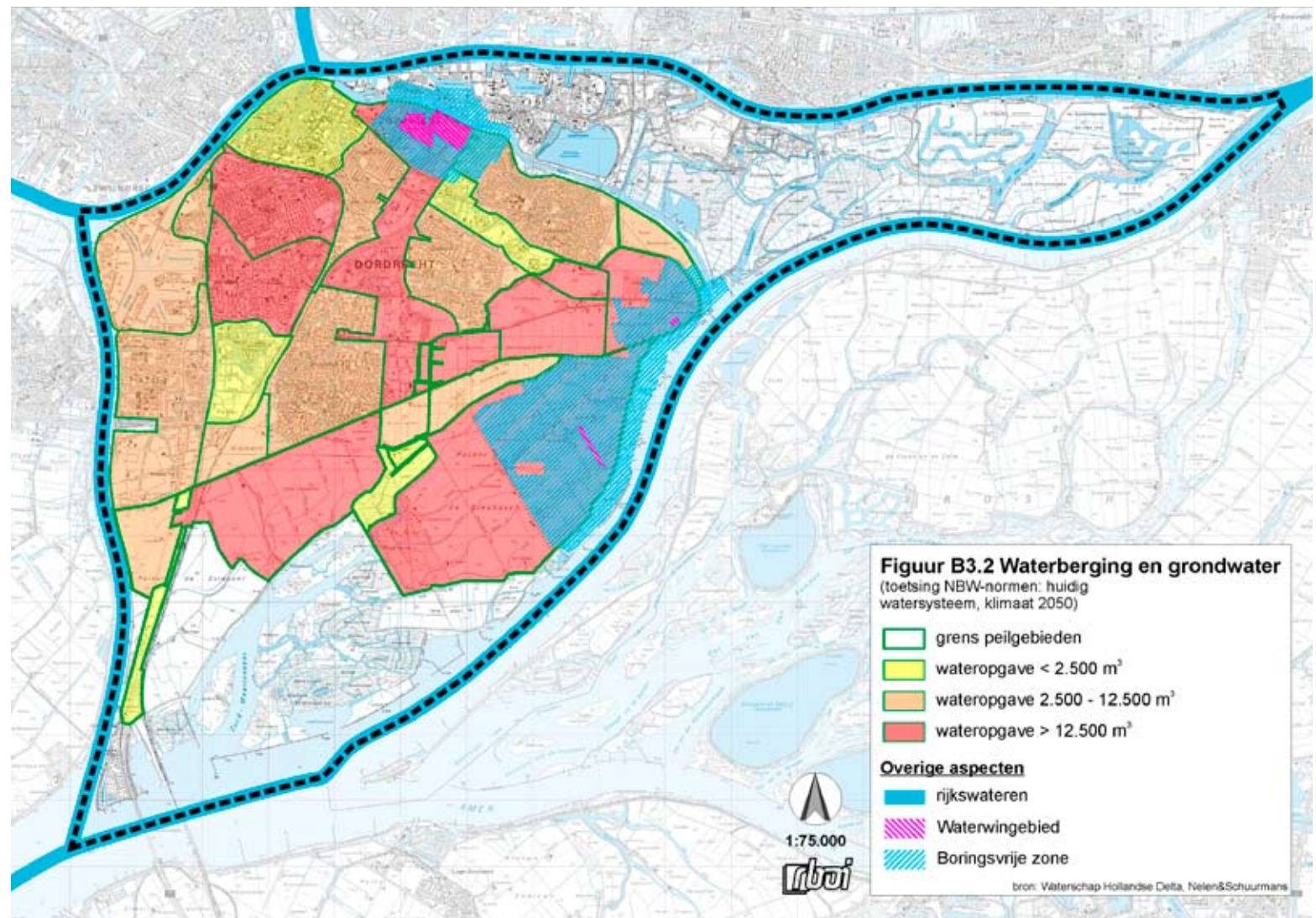
De bodemkwaliteitskaart is een kaart waarin de actuele bodemkwaliteit van de gemeenten is onderscheiden naar verschillende deelgebieden (zones van vergelijkbare kwaliteit). Deze kaart is geconstrueerd aan de hand van gegevens over de bodemopbouw, de gebruikshistorie en uitgevoerde bodemonderzoeken. De bodemkwaliteitskaart geeft een globale indicatie van de bodemkwaliteit in een bepaald gebied. Dit betekent echter niet dat bodemonderzoek achterwege kan blijven wanneer de bodemkwaliteit is gecategoriseerd als "schoon".

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening is bij iedere functiewijzigingen een onderzoek noodzakelijk naar de bodemgesteldheid in het projectgebied. Er dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende functiewijziging. Nieuwe bestemmingen worden bij voorkeur op schone grond gerealiseerd.

Algemene conclusies beoordeling beoogde ontwikkelingen
Voor de verschillende ontwikkelingslo-

caties is een algemene indicatie gegeven van de bodemkwaliteit. Met name aan de noordzijde van de kern Dordrecht (ontwikkelingen zoals Maasterras en Oostpoort) moet rekening worden gehouden met een relatief grote kans op bodemverontreinigingen. Wanneer sprake is van verontreinigingen kan afhankelijk van de aard en omvang sanering noodzakelijk zijn.

In alle gevallen, ook daar waar de bodem is geclassificeerd als "schoon", dient bij het voornemen tot de realisatie van nieuwe functies onderzoek plaats te vinden naar de bodemkwaliteit in het gebied. Er dient te worden aangetoond dat de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functiewijziging.



B3.2. Waterberging en grondwater

Hoofdpijnen beleidskader

Met betrekking tot waterberging is van belang dat binnen de gemeente Dordrecht vrijwel alle peilgebieden een tekort aan waterberging kennen, hiervoor is het huidige watersysteem getoetst aan het klimaat van 2050. Aangezien het waterschap op een duurzamer wijze met het waterbeheer om wil gaan, zetten zij in op het verhelpen van het huidige waterbergingstekort door het realiseren van meer oppervlaktewater. In de Provinciale milieuverordening Zuid-Holland zijn milieubeschermingsgebieden voor grondwater vastgesteld. De waterwin-gebieden zijn de meest kwetsbare zones van de beschermingsgebieden. In deze zone is het beschermingsregime dan ook het strengst en dient elk risico van verontreiniging te worden voorkomen. Rondom het waterwingebied ligt een grondwaterbeschermingsgebied, dit is een bufferzone die is ingesteld om het grondwater in het waterwingebied te beschermen. Voor deze zone zijn er minder verboden dan in het waterwingebied.

Toelichting kaart

Waterberging

De meeste peilgebieden in de gemeente Dordrecht (waaronder alle stedelijke peilgebieden) kennen een waterbergings-tekort, ofwel een wateropgave. In het landelijk gebied is meer dan de helft van

alle peilgebieden op orde. Het waterschap Hollandse Delta werkt samen met de gemeente om het waterbergingstekort op te lossen. Dit is van belang om een toenemende frequentie en mate van wateroverlast in de toekomst, mede gezien de klimaatveranderingen, te voorkomen. In dit kader wordt met name gezocht naar mogelijkheden waarbij een combinatie van waterberging met andere functies of gebruik mogelijk is, zodat kosteneffectief te werk kan worden gegaan. Voorafgaand aan de realisering van nieuwe waterbergingen dient archeologisch vooronderzoek uitgevoerd te worden.

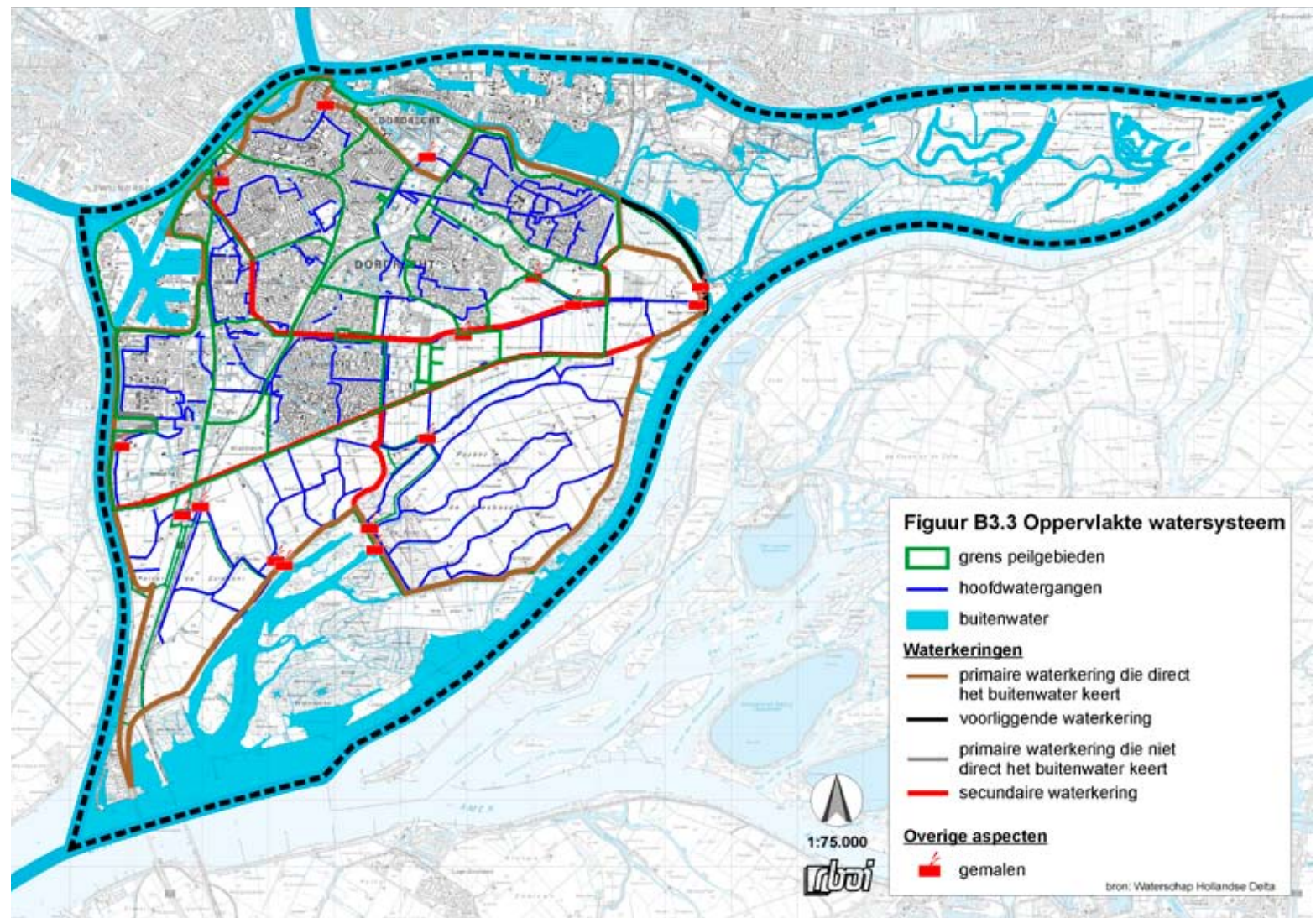
Als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen kan het waterbergingstekort verder toenemen, bijvoorbeeld door het dempen van water of het versneld afvoeren van water. Om dit te voorkomen hanteert het waterschap een aantal richtlijnen. Wanneer de toename aan verhard oppervlak groter is dan 250 m², is het beleid van het waterschap om 10% van de toename te compenseren in waterberging. Voor het afvoeren van hemelwater van schoon verhard oppervlak groter dan 250 m² naar open water, dient ontheffing te worden aangevraagd op grond van de Keur. Dempingen van oppervlaktewater dienen voor 100% gecompenseerd te worden. Voor alle aanpassingen aan het watersysteem dient een vergunning op grond van de Keur te worden aangevraagd.

Grondwater

Binnen de gemeentegrenzen van Dordrecht bevindt zich een waterwingebied. Om de kwaliteit en kwantiteit van het grondwater te waarborgen, zijn verschillende gebieden aangeduid waarbinnen een verschillende mate van bescherming geldt. Voor ontwikkelingen waarbij grondwater wordt onttrokken (door middel van een inrichting) of waarbij water geïnfiltreerd wordt in de bodem, dient een vergunning te worden aangevraagd. Deze vergunning wordt verstrekt door Gedeputeerde Staten. Zonder deze vergunning zijn de genoemde handelingen verboden, enkele gevallen uitgezonderd. De vergunning voor het infiltreren van water wordt slechts verleend indien er geen gevaar is voor verontreiniging van het grondwater.

Algemene conclusies beoordeling beoogde ontwikkelingen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen mag de waterhuishoudkundige situatie niet verslechteren. Er dient in alle gevallen overleg te worden gevoerd met het waterschap Hollandse Delta (watertoets). Een eventuele toename van verhard oppervlak dient te worden gecompenseerd. Waar mogelijk dienen nieuwe functies te worden gecombineerd met waterberging.



B3.3. Oppervlaktewatersysteem

Hoofdpijnen beleidskader

De belangrijkste aspecten ten aanzien van het watersysteem zijn:

- het afkoppelen van verhard oppervlak;
- het compenseren voor een toename aan verhard oppervlak;
- het gebruik van duurzame bouwmaterialen.

De laatste jaren is het inzicht gegroeid dat, mede gezien de klimaatveranderingen, op een duurzamer wijze met het waterbeheer dient te worden omgegaan. De speerpunten voor duurzaam waterbeheer zijn het minimaliseren van wateroverlast, het realiseren van voldoende waterberging, het afkoppelen van verhard oppervlak en het voorkomen van diffuse verontreinigingen door toepassing van duurzame bouwmaterialen.

De Europese Kaderrichtlijn Water stelt doelen voor een goede chemische en ecologische toestand van grond- en oppervlaktewater in 2015. Er geldt een resultaatsverplichting, maar geen inspanningsverplichting voor het bereiken van deze doelstellingen.

Toelichting kaart

De gemeente Dordrecht is op gedeeld in verschillende peilgebieden, in de afzonderlijke peilgebieden worden op kunstmatige

wijze verschillende vastgestelde oppervlaktewaterpeilen gereguleerd. In geval van wateroverschotten of -tekorten voeren de gemalen water af of aan.

Oppervlaktewater

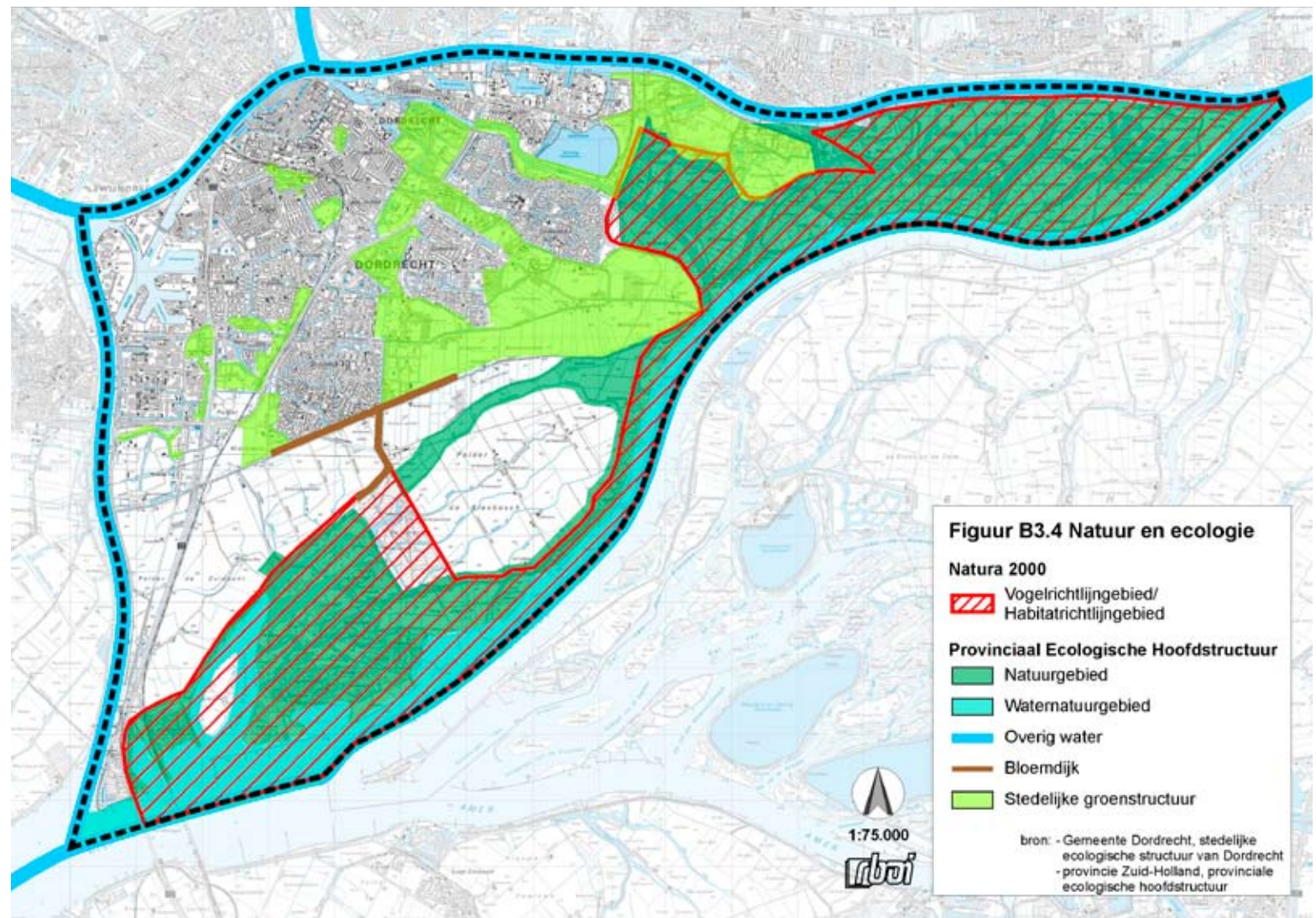
In de gemeente Dordrecht bevinden zich verschillende hoofdwatgangen, deze vervullen een belangrijke rol in de aan- en afvoer van water. Deze functie dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen gewaarborgd te blijven.

Waterkeringen

Binnen de gemeentegrenzen bevinden zich daarnaast een aantal waterkeringen. Het betreft zowel waterkeringen die bescherming bieden tegen het buitenwater (primaire waterkeringen) als waterkeringen die binnendijs beschermen tegen wateroverlast (secundaire waterkeringen). Verder ligt er een voorliggende waterkering in het plangebied, deze biedt voorbescherming voor de primaire waterkering gevormd door de Wantijdijk/Zeedijk. Ten slotte ligt in het westen van de gemeente een primaire waterkering die niet direct het buitenwater keert, maar bescherming biedt als de eigenlijke primaire waterkering faalt. Alle waterkeringen zijn voorzien van een kern- en beschermingszone om de stabiliteit en het profiel van de waterkering te waarborgen.

Algemene conclusies beoordeling beoogde ontwikkelingen

Voor alle aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient dan ook een vergunning op grond van de Keur van het waterschap te worden aangevraagd, dat geldt ook voor oppervlaktewater dat niet tot de hoofdwatgangen behoort. Daarnaast moet ook voor werkzaamheden binnen de kern- en beschermingszones van waterkeringen een vergunning op grond van de Keur te worden aangevraagd.



B3.4. Ecologie

Hoofdpijnen beleidskader

Het oostelijk deel van het Eiland van Dordrecht maakt onderdeel uit van het Natura 2000-gebied Biesbosch en wordt beschermd in het kader van de Natuurbeschermingswet. Deze wet heeft een externe werking zodat ook ingrepen buiten het natuurgebied beoordeeld moeten worden ten aanzien van hun effecten binnen het natuurgebied. De te beschermen natuurwaarden binnen dit Natura 2000-gebied zijn vastgelegd in het gebiedendocument en zullen uiteindelijk worden vastgelegd in het beheerplan voor de Biesbosch. Voor ingrepen die nadelige effecten (kunnen) hebben op de te beschermen waarden dient bij de provincie een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet te worden verkregen.

Deze effecten dienen te worden bepaald aan de hand van een verstorings- en verslechterings-toets of, bij ernstiger effecten, een passende beoordeling. Indien significant negatieve effecten kunnen optreden dient tevens de ADC-toets te worden doorlopen. Daarbij dient het ontbreken van alternatieven voor de ingreep te worden aangetoond, alsmede de dwingende reden van groot openbaar belang. Tevens dienen de aantastingen voorafgaande aan de ingreep gecompenseerd te zijn.

Hetzelfde Natura 2000-gebied en een klein areaal daarbuiten maakt tevens deel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) en wordt beschermd door het stellen van rand-

voorwaarden aan het ruimtelijk, milieu- en waterbeleid. Ook hier geldt dat aantasting in beginsel niet mogelijk is (Nee, tenzij-beleid) en dat eventueel toegestane aantastingen gecompenseerd moeten worden. Tenslotte is er de stedelijke groenstructuur die is vastgelegd in het Beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur (SES) van Dordrecht (1997). Dit plan is richtinggevend voor de gemeentelijke planvorming in het stedelijk gebied en beoogt een samenhangende groenstructuur binnen het stedelijk gebied te ontwikkelen en te behouden.

Voor het hele plangebied geldt bovendien dat zwaar beschermde en/of Rode Lijstsoorten aanwezig zijn (bijvoorbeeld vleermuizen in gebouwen, bijzondere plantensoorten op dijken). Voor zwaar beschermde soorten dient ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet te worden verkregen. Ten aanzien van Rode Lijstsoorten geldt in Zuid-Holland een compensatieplicht bij aantasting van biotopen.

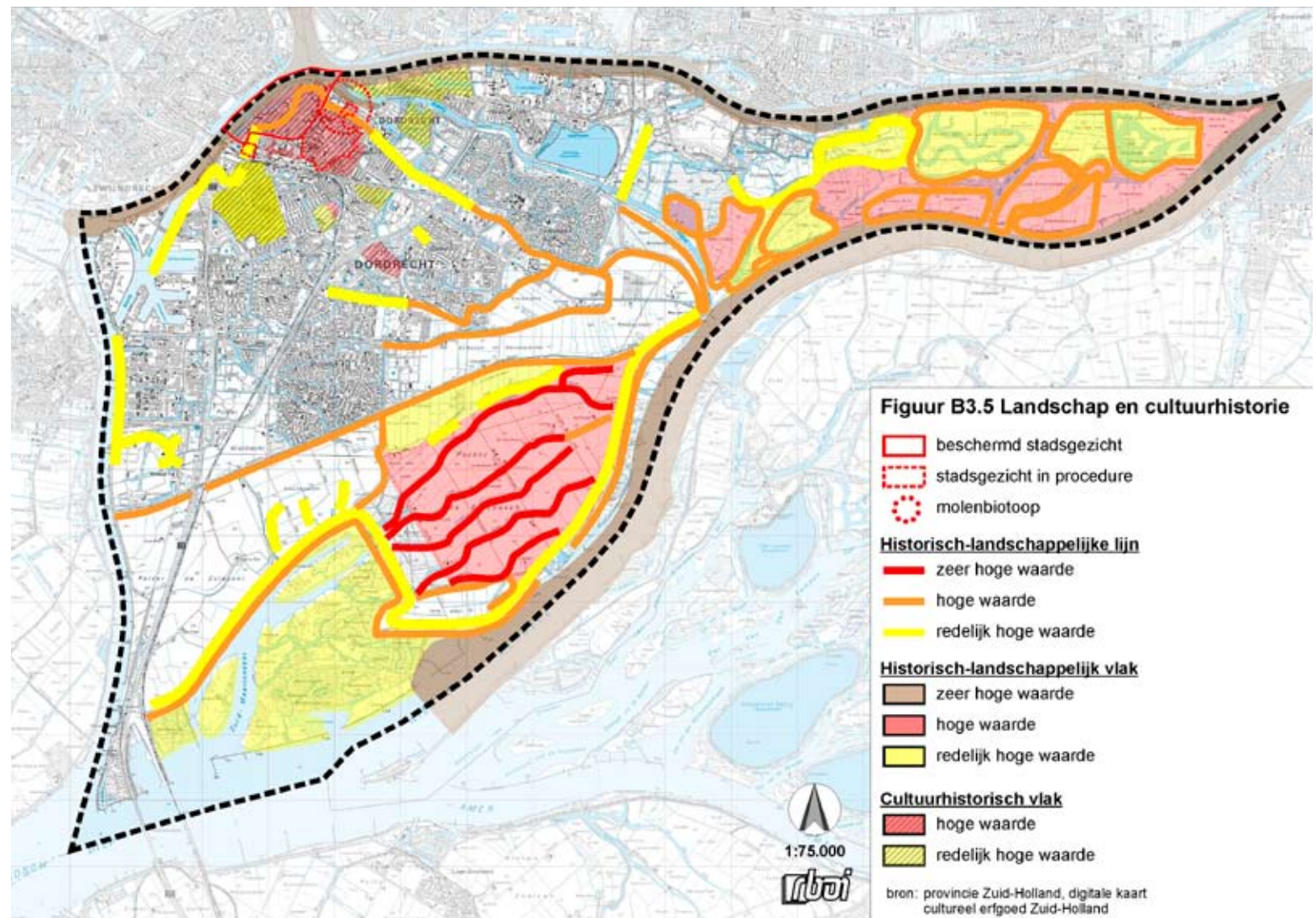
Toelichting kaart

Uit het kaartbeeld blijkt dat vooral het oostelijk deel van het plangebied beschermd natuurgebied is. Vanwege de externe werking van de Natuurbeschermingswet dient bovendien uitgegaan te worden van een per aspect verschillend "uitstralings-effect" van deze gebiedsbescherming. De PEHS overlapt grotendeels met Natura 2000 en voegt daarbuiten nog een klein areaal toe. De stedelijke groenstructuur vormt ten noorden van de Zeedijk de contramal van het bebouwde stedelijke gebied. Tenslotte is er

nog sprake van een wit, agrarisch gebied. De natuurwaarden zijn hier (zeer) gering door het intensieve agrarische grondgebruik. Recente inventarisaties (onder andere Adviesbureau Mertens (2007) "Broedvogels, vleermuizen, amfibieën en vissen in het bestemmingsplangebied Belthurepark te Dordrecht") tonen aan dat de natuurwaarden in de agrarische polders vrijwel geheel geconcentreerd zijn in de bebouwingslinten (gebouwen, erfbeplantingen, overhoekjes).

Algemene conclusies beoordeling beoogde ontwikkelingen

De beoogde ontwikkelingen binnen het stedelijk gebied zullen geen gevolgen hebben voor Natura 2000 of de PEHS. Waar bij herinrichting gebouwen worden gesloopt bestaat in iedere situatie het risico op het aantasten van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen. Voorafgaand veldonderzoek en het verkrijgen van ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is in dat geval vereist. Bij een zorgvuldige planvorming (inclusief mitigatie en compensatiemaatregelen) staat de Flora- en faunawet dergelijke ontwikkelingen niet in de weg. Ontwikkelingen in agrarisch gebied zullen in of nabij bebouwingslinten en erven mogelijk bijzondere soorten schaden. In de open agrarische polders ontbreken natuurwaarden grotendeels en ontstaan bij functieverandering juist mogelijkheden voor nieuwe natuurwaarden. Bij een natuurgerichte inrichting en beheer van groen en water kunnen woongebieden en bedrijventerrein hogere natuurwaarden herbergen dan agrarisch gebied.



B3.5. Landschap en cultuurhistorie

Hoofdpijnen beleidskader

Het landelijke beleid ten aanzien van de manier waarop de ruimtelijke ordening om moet gaan met cultuurhistorie is vastgelegd in de Nota Belvédère.

De strategie die wordt voorgestaan is die van "behoud door ontwikkeling". In deze nieuwe ontwikkelingsgerichte strategie vormt de cultuurhistorie uitgangspunt voor ruimtelijke planvormingsprocessen. Met een tweeledig doel: verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en behoud van het cultuurhistorische erfgoed.

De cultuurhistorische hoofdstructuur Zuid-Holland bestaat uit een aantal waardenkaarten en kenmerkenkaarten die door de provincie zijn gemaakt als kennisbron voor cultureel erfgoed bij ruimtelijke planvorming en ontwerp. Dit cultureel erfgoed is op hoofdpijnen in kaart gebracht met behulp van vlakken en lijnen. Afzonderlijke objecten (punten) zijn alleen weergegeven voor zover het belang van hun omgeving voor hun functioneren in beleid of regels is vastgelegd.

Toelichting kaart

De belangrijkste cultuurhistorische kwaliteiten van Dordrecht zijn gelegen in de binnenstad. Een groot deel van de binnenstad is aangewezen als beschermd stadsgezicht.

In de figuur landschap zijn voorts landschappelijke elementen en patronen weergegeven die bij ruimtelijke ingrepen behouden en zo mogelijk versterkt dienen te worden. Hierbij gaat het vooral om oude dijkpatronen die reeds dateren uit de ontginningsperiode van het eiland. Langs de oostrand van het eiland is verder sprake van polders met grotendeels nog oorspronkelijke kavel- en slotenpatronen.

Op de kaart is een molenbiotoop opgenomen. Een molenbiotoop is het gebied rond een traditionele windmolen, met een straal van 400 m. Evenals de molens zelf zijn deze molenbiotopen van "zeer hoge waarde". De provincie Zuid-Holland voert een beschermend beleid voor de omgeving van windmolens (molenbiotopen).

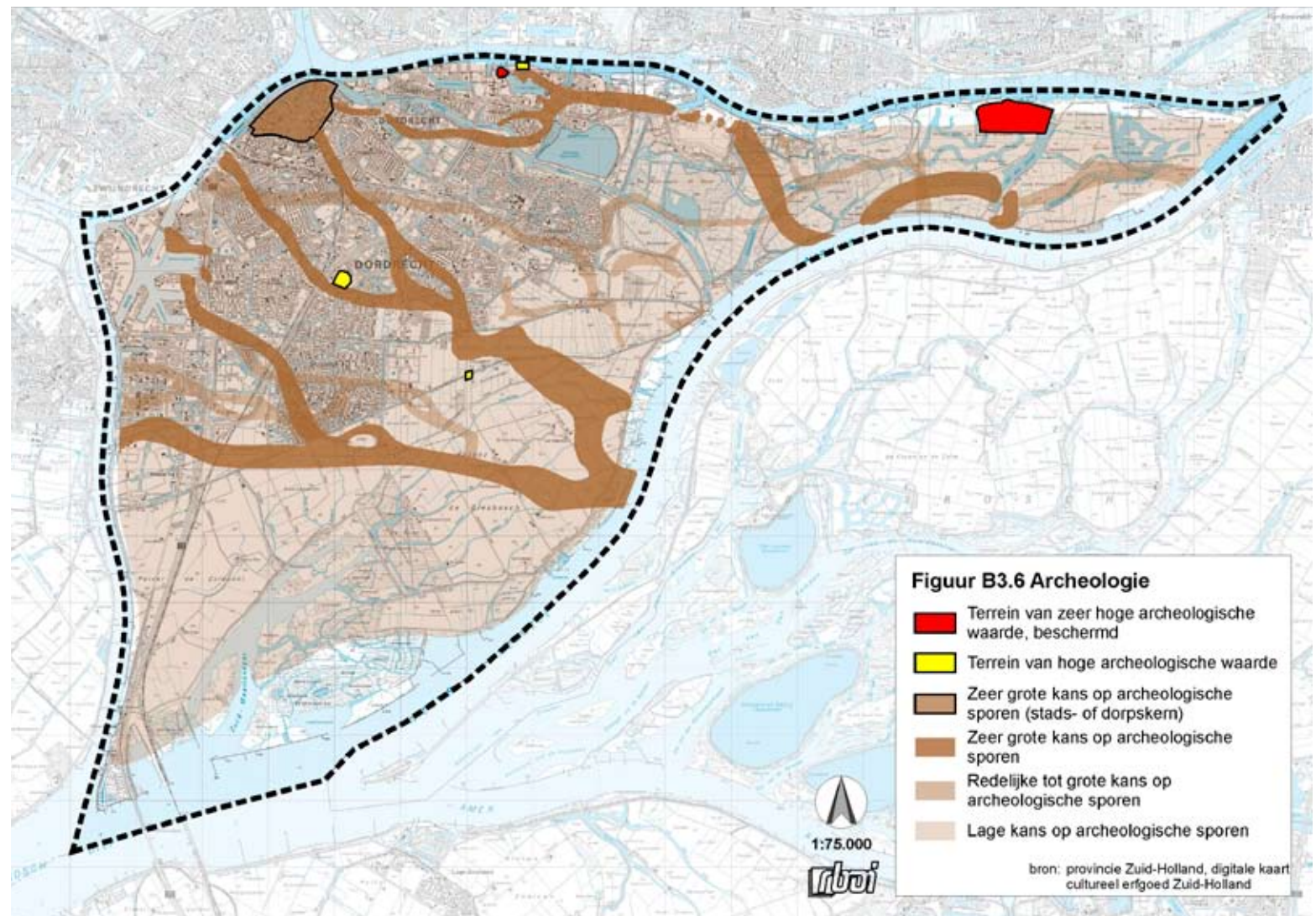
Aangegeven is het beschermde stadsgezicht op grond van de Monumentenwet. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen het gezicht dat definitief is aangewezen (beschermd) en het gezicht waarvan de aanwijzing nog in behandeling is (in procedure). De bescherming is/wordt geëffectueerd door een beschermend bestemmingsplan op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Algemene conclusies beoordeling beoogde ontwikkelingen

Herinrichting zal veelal niet ten koste gaan

van oude dijken aangezien deze elementen vrijwel geheel zijn geïntegreerd in de ontsluitingstructuur van het eiland. Aantasting van de herkenbaarheid van het dijkpatroon is bij ondoordacht bouwen wel mogelijk. De beeldkwaliteit van het dijkpatroon verdient daarom bijzondere aandacht bij de planvorming.

Bij ontwikkelingen in (de directe omgeving) van de historische stadskern dient rekening te worden gehouden met het beschermd stadsgezicht en/of de molenbiotoop.



B3.6. Archeologie

Hoofdpijnen beleidskader

In 1992 is het Verdrag van Malta tot stand gekomen en in 1998 door Nederland geratificeerd. Op grond van het Verdrag van Malta (1992) en de herziene Monumentenwet (2007) dient bij planontwikkeling rekening gehouden te worden met archeologische waarden. Uitgangspunten zijn:

- archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren (behoud in situ);
- in ruimtelijke ordening (planvorming) al rekening houden met archeologische waarden;
- de bodemverstoorder betaalt archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen.

Het provinciale beleidskader wordt gevormd door de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS). Zuid-Holland is een rijk archeologisch gebied. Kenmerkend is een stapeling van landschappen die ieder hun eigen bewonersgeschiedenis kennen. Onder archeologisch erfgoed wordt verstaan: alle fysieke overblijfselen die bijdragen aan het verkrijgen van inzicht in menselijke samenlevingen uit het verleden. Deze overblijfselen kunnen zowel in de grond (in situ) als boven de grond (ex situ, in een depot of museum) bewaard zijn gebleven. Bewoningslagen zijn vaak bedekt met klei- en zandafzettingen. In de

natte bodem zijn veel vergankelijke organische materialen, zoals hout, leer, botten en zaden, bewaard gebleven. Verlaging van het waterpeil, ruilverkaveling, diepploegen en natuurinrichting kunnen dit bodemarchief bedreigen. Woningbouw en infrastructurele projecten kunnen leiden tot onherstelbare schade. Een groot deel van de bekende voorraad bewoningssporen is in het verleden al opgegraven of verloren gegaan. Toch bevindt zich nog steeds een aanzienlijke hoeveelheid archeologische sporen in de bodem van Zuid-Holland. Het is van belang hier zeer zorgvuldig mee om te gaan.

Toelichting kaart

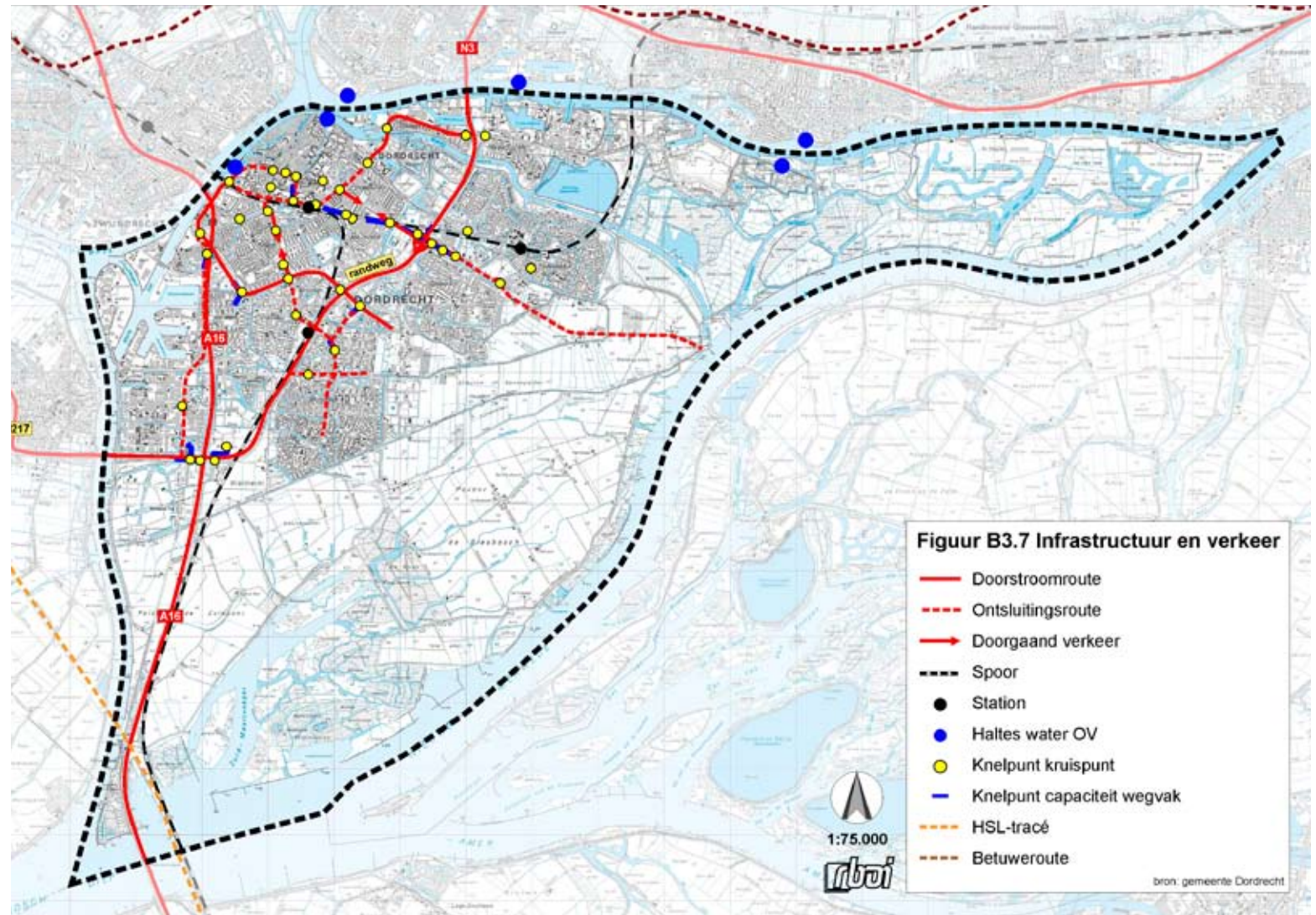
Op de kaart met de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland wordt onderscheid gemaakt in terreinen met (bekende) archeologische waarden en de kans op archeologische sporen in bepaalde gebieden.

Een beperkt aantal locaties is aangewezen als terrein van (zeer) hoge archeologische waarde. In delen van het plangebied is er daarnaast sprake van een redelijke, een grote of een zeer grote kans op archeologische sporen. Er dient, voorafgaand aan werkzaamheden die dieper gaan dan de bestaande bouwvoor van 30 cm, een verkennend archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd door een hiertoe gecertificeerd bureau. Indien uit het onderzoek blijkt dat er resten aanwezig zijn, dan dient

in overleg met de provinciaal archeoloog te worden bepaald hoe met deze resten wordt omgegaan.

Algemene conclusies beoordeling beoogde ontwikkelingen

Op de meeste deelplanlocaties is verder sprake van archeologische verwachtingswaarden. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient een verkennend archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek dienen aanvullende maatregelen te worden genomen.



B3.7. Infrastructuur en verkeer

Hoofdpijnen beleidskader

Voor het kunnen realiseren van de vele ruimtelijke en economische ambities van Dordrecht en de Drechtsteden is een goed functionerend verkeer- en vervoersysteem noodzakelijk. In het Mobiliteitsplan Dordrecht (2005) zijn de doelen, de programma's en grote projecten voor de komende 10 tot 15 jaar beschreven. Hoofddoelstelling van het plan is het verbeteren van de bereikbaarheid en het handhaven van de leefbaarheid. Er wordt op verschillende strategieën ingezet om deze doelstelling te realiseren. Deze strategieën zijn uitgewerkt naar een maatregelenpakket. Het maatregelenpakket bestaat niet alleen uit concrete maatregelen, maar heeft tevens het karakter van een onderzoeks- of projectagenda, waarbij nog niet alle maatregelen even concreet kunnen worden benoemd. In veel gevallen is nog nader onderzoek, een nadere uitwerking of een nadere afweging noodzakelijk.

Toelichting kaart

Autoverkeer

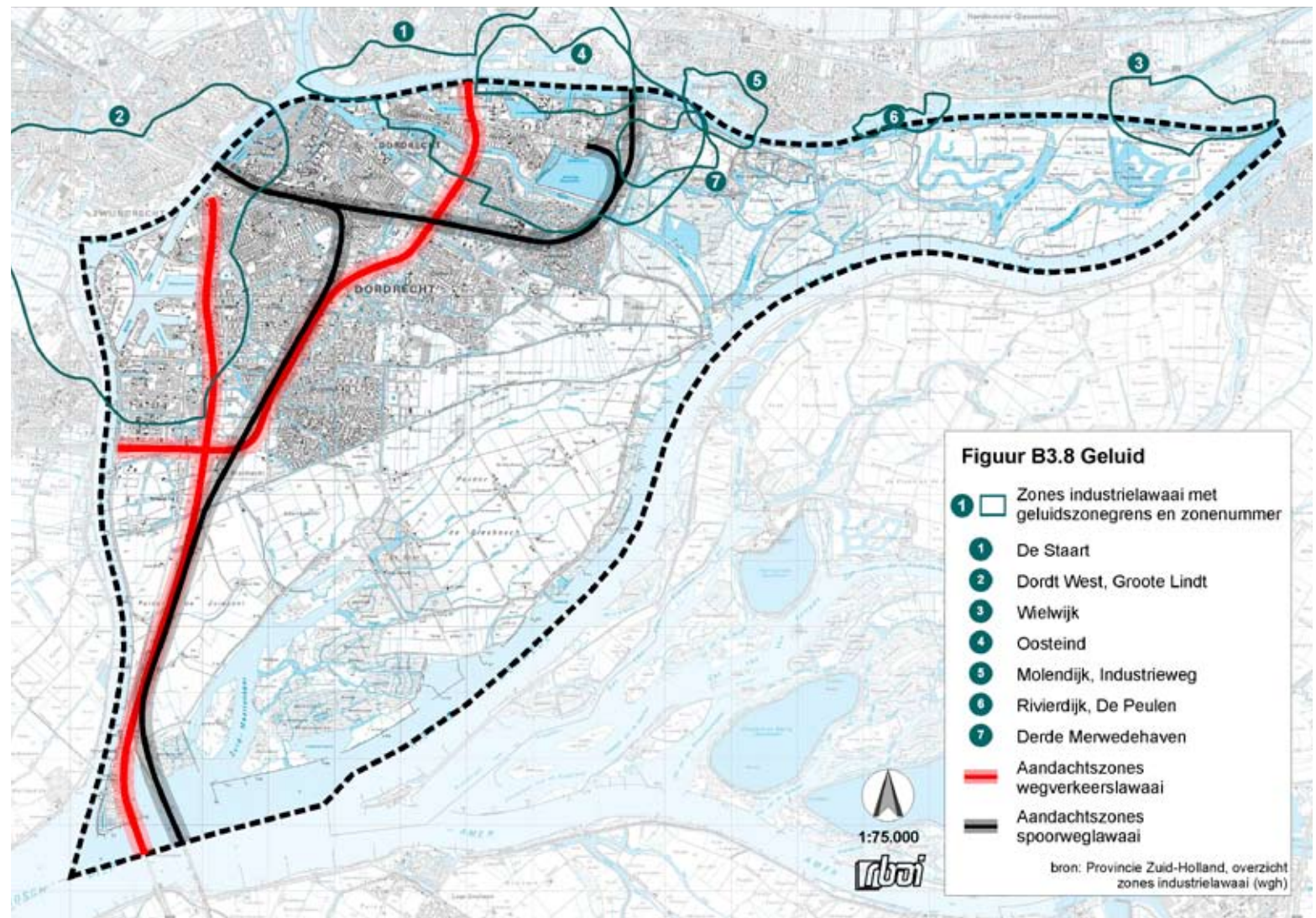
Dordrecht heeft twee rechtstreekse aansluitingen op de A16 en via de Randweg N3 een aansluiting op de A15. Op de kaart is de hoofdstructuur weergegeven. Op een aantal wegvakken/kruisingen ontstaan er knelpunten als gevolg van een beperkte afwikkelingscapaciteit. Op de kaart zijn de kruispunten en wegvakken weergegeven waar zich in de toekomst knelpunten zullen voordoen. Daarbij is de avondspits maatgevend. Deze knelpunten leiden ook tot problemen voor het langzaam verkeer (met name fietsers) en het openbaar vervoer (met name bussen). De komende jaren is er met name in de binnenstad sprake van een groeiende behoefte aan parkeerplaatsen.

Openbaar vervoer

Door de ligging aan het spoor (de lijnen Rotterdam-Breda en Dordrecht-Geldermalsen) is Dordrecht goed bereikbaar per trein. Dordrecht kent een drietal stations, te weten Dordrecht Centraal, Dordrecht-Zuid en Dordrecht-Stadspolders. Daarnaast is Dordrecht ook over het water bereikbaar door middel van de waterbus en de Fast Ferry.

Algemene conclusies beoordeling beoogde ontwikkelingen

Binnen de gemeente Dordrecht is sprake van diverse knelpunten op het wegennet. Enerzijds dient hier rekening mee te worden gehouden bij de ontsluiting van nieuwe functies met een relatief grote verkeersaantrekkende werking (Oostpoort, Zuidpolder-Bovenpolder), anderzijds kunnen ontwikkelingen juist worden gebruikt om (ingrijpende) infrastructurele maatregelen te nemen en daarmee bij te dragen aan de algemene verbetering van de bereikbaarheid. Voorbeelden daarvan zijn het Glazenplein-Maasterras en Dordtse Kil IV.



B3.8. Geluid

Hoofdpijnen beleidskader

Dordrecht heeft te maken met geluidsbelasting van verschillende geluidsbronnen, te weten industrie, spoorweg en wegverkeer. Het wettelijk kader wordt gevormd door de per 1 januari 2007 gewijzigde Wet geluidhinder (Wgh).

Nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen dienen te worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wgh. Naast woningen worden in de Wet geluidhinder ook bijvoorbeeld scholen en gezondheidszorggebouwen als geluidsgevoelig aangewezen. Per geluidsbron zijn er voorkeursgrenswaarden en uiterste grenswaarden bepaald. Voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen dient in principe te worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde kan onder voorwaarden ontheffing worden verleend tot de uiterste grenswaarde.

Wanneer nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen zijn gelegen binnen meerdere geluidszones, dient onderzoek te worden verricht naar de totale (gecumuleerde) geluidsbelasting.

Toelichting kaart geluid

Op de kaart zijn de gezoneerde industrieterreinen en de bijbehorende zones

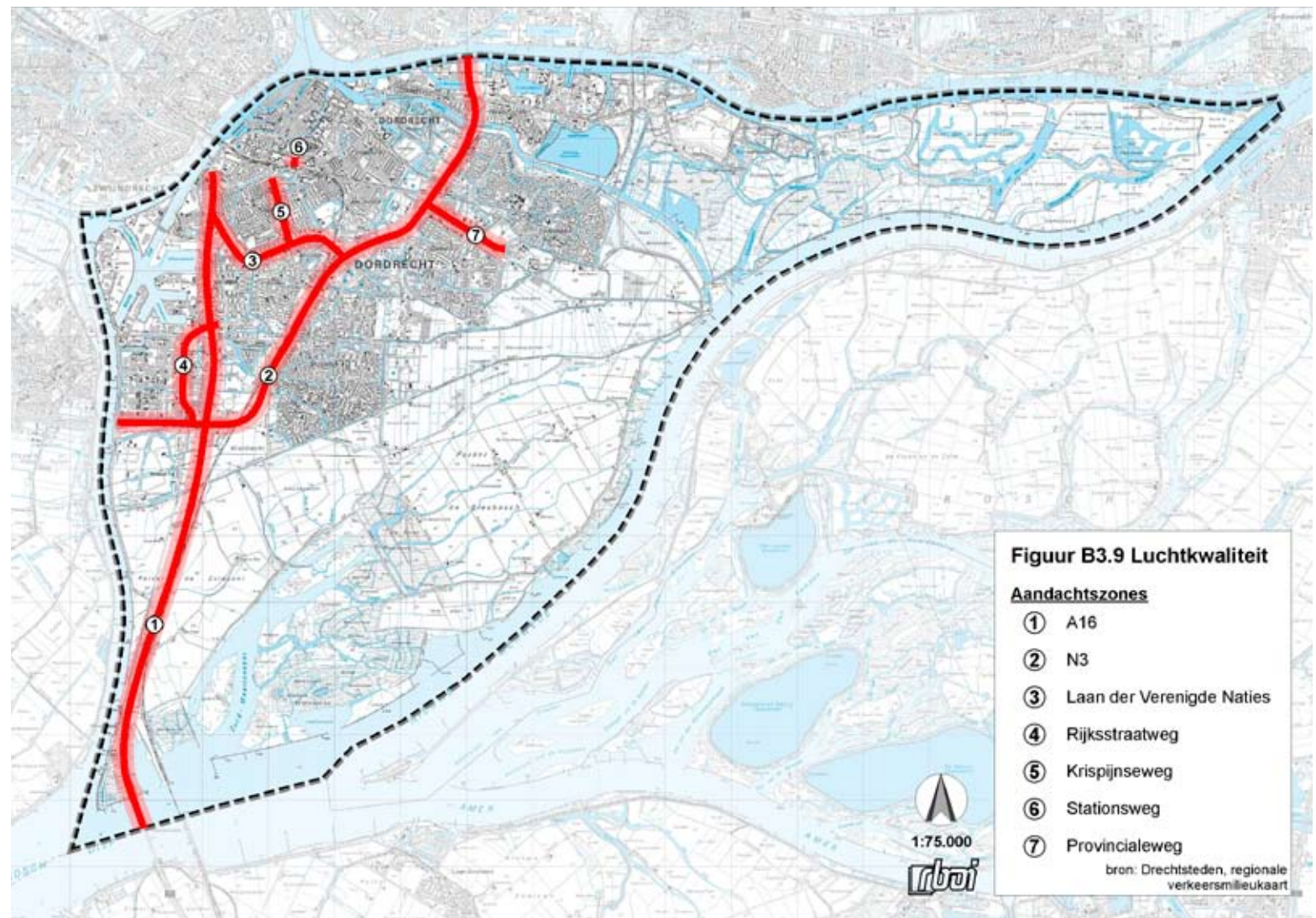
weergegeven. Buiten deze zones mag de geluidsbelasting als gevolg van het industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen. Nieuwe woningen mogen in principe binnen een geluidszone alleen worden gebouwd indien de geluidsbelasting niet meer bedraagt dan 50 dB(A) ("voorkeursgrenswaarde"). In bepaalde gevallen kan het college van burgemeester en wethouders echter een hogere grenswaarde vaststellen. Voorwaarde hiervoor is dat de toepassing van maatregelen, gericht op het terugdringen van de gevelbelasting, onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard. Op grond van de Wet geluidhinder kan bij de normale industrieterreinen een Verzoek tot hogere grenswaarden worden gedaan tot maximaal 55 dB(A) ("uiterste grenswaarde") voor woningen.

Met name in de zones langs de A16, de N3 en het spoor is sprake van een relatief hoge geluidsbelasting. Hoofddoelstelling van het beleid is het verbeteren van het akoestisch woon- en leefklimaat in Dordrecht door het oplossen van bestaande saneringssituaties, het voorkomen dat nieuwe hinder ontstaat en door het verbeteren van de kwaliteit van de buitenruimte bij woningen. Wanneer nieuwe geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd binnen de geluidszone van het spoor en/of gezoneerde wegen dient akoestisch onderzoek

te worden uitgevoerd om de geluidsbelasting te toetsen aan de grenswaarden uit de Wgh.

Algemene conclusies beoordeling beoogde ontwikkelingen

Met name langs de hoofdtransportassen (spoor, A16 en N3) is er sprake van een hoge geluidsbelasting. Ook aan de noordzijde van de gemeente Dordrecht is de geluidsbelasting relatief hoog door de aanwezigheid van een aantal (gezoneerde) industrieterreinen. Dit betekent dat het op een aantal locaties vrijwel onmogelijk is om geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) te realiseren en dat er op andere locaties aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om te komen tot een aanvaardbaar akoestisch klimaat. In veel gevallen zullen deze maatregelen niet voldoende zijn om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarden voor de verschillende geluidsbronnen en dient een hogere waarde te worden vastgesteld. Dichtbij de A16, N3 en de industrieterreinen worden ook de uiterste grenswaarden overschreden en is het ook met maatregelen niet/nauwelijks mogelijk om geluidsgevoelige functies te realiseren.



B3.9. Luchtkwaliteit

Hoofdpijnen beleidskader

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt per 15 november 2007 gevormd door de Wet luchtkwaliteit (Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. Uitgangspunt is dat een project doorgang kan vinden:

- als voldaan wordt aan de grenswaarden; of
- als – ingeval van een overschrijding van de grenswaarden – per saldo sprake is van een verbetering of neutraal effect.

De Wet luchtkwaliteit introduceert daarnaast voor grote projecten een programmatoetsing in plaats van een toetsing van elk individueel project. Dit programma is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Verder zijn categorieën van projecten vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden. Het zijn de projecten die “niet in betekenende mate bijdragen” (NIBM) aan de luchtverontreiniging. Een overschrijding van de grenswaarde is hierbij toegestaan.

Toelichting kaart luchtkwaliteit

De luchtkwaliteitsproblemen in Dordrecht doen zich voor langs de A16 en N3, de aansluitingen hierop en langs de belangrijkste lokale (hoofd)routes. Het gaat hierbij om overschrijdingen van de grenswaarde voor stikstofdioxide in 2010. Langs de wegvakken waar sprake is van een overschrijding van grenswaarden mogen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen niet leiden tot een verdere overschrijding van deze grenswaarden.

Door het treffen van doorstroommaatregelen, zoals de tunnel Laan van den Verenigde Naties en de nieuwe aansluiting N3/A16 door middel van de een fly-over, wordt geprobeerd deze knelpunten op te lossen. Daarnaast richt de gemeente zich op de verbetering van de lokale luchtkwaliteit door het treffen van generieke maatregelen. Dit wil zij onder andere bereiken met hoogwaardig openbaar vervoer, gebruik schone brandstoffen in het gemeentelijk wagenpark, realisatie van walstroomvoorzieningen voor de binnenvaart (nog in studie) en de inzet van industriële restwarmte (nog in studie). Het betreft hier regionale maatregelen. Alle maatregelen zijn opgenomen in het “Regionaal Programma Luchtkwaliteit 2006-2010” van de Drechtsteden.

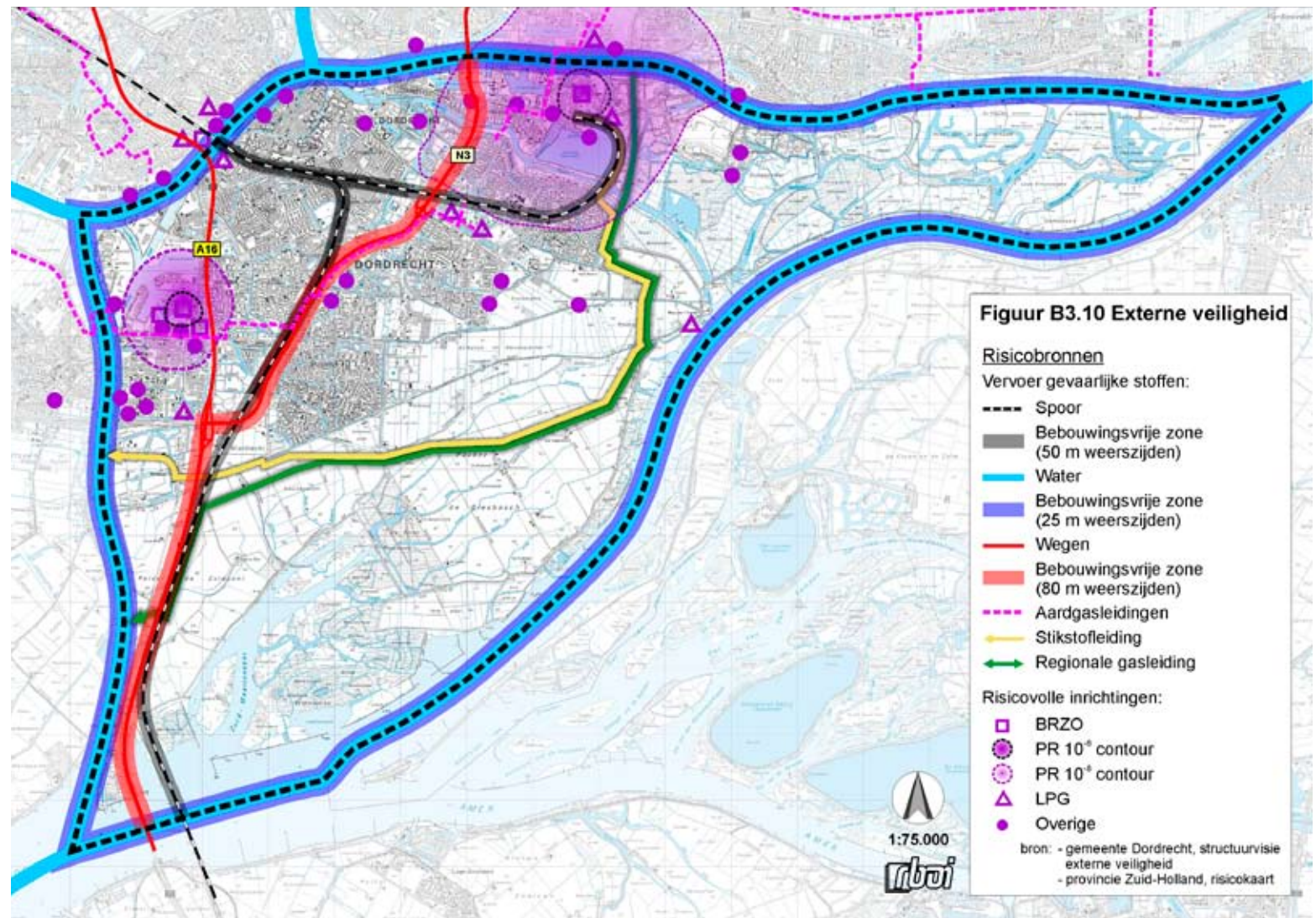
Ondanks de bovengenoemde maatregelen blijft na 2015 nog een aantal hardnekkige knelpunten bestaan: A16/Glazenplein,

N3/Provincialeweg en Merwedestraat/Baanhoekweg/N3. Om nieuwe ontwikkelingen in de stad mogelijk te maken, zal hier op korte termijn een oplossing voor gevonden moeten worden.

Hierbij wordt opgemerkt dat de kaart luchtkwaliteit informatie van een bepaald moment bevat. Inzichten en rekenprogramma's over luchtkwaliteit blijken nog steeds aan verandering onderhevig te zijn, waardoor relevant andere uitkomsten kunnen ontstaan.

Algemene conclusies beoordeling beoogde ontwikkelingen

Diverse ontwikkelingen uit de Structuurvisie zijn gepland op korte afstand van de A16 en/of de N3. In andere gevallen wordt een groot deel van het verkeer dat door de ontwikkelingen wordt gegenereerd afgevoerd over één van deze wegen. Hoewel als gevolg van het in werking treden van de Wet luchtkwaliteit voor diverse ontwikkelingen toetsing aan de grenswaarden niet meer noodzakelijk is, is luchtkwaliteit bij veel van de in dit planMER beschreven ontwikkelingen een aandachtspunt.



B3.10. Externe veiligheid

Hoofdpijnen beleidskader

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt (Bevi-inrichtingen);
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen (circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke).

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas; als grenswaarde geldt de kans op overlijden van 10-6 per jaar. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR geldt een verantwoordingsplicht.

In 2005 is het rijk begonnen met de ontwikkeling van het basisnet gevaarlijke stoffen. Voor alle modaliteiten (water, weg en spoor) wordt een transportnetwerk gedefinieerd, dat de continuïteit van het transport en de veiligheid rondom het netwerk waarborgt.

Toelichting kaart

Inrichtingen

In de gemeente Dordrecht zijn diverse risicovolle inrichtingen gelegen. Naast kleinschalige bedrijven, zoals lpg-tankstations, is er een aantal inrichtingen met een relatief groot invloedsgebied (zoals Dupont, TTD, VOPAK, Petroplus). Binnen de PR10-6-contouren van deze inrichtingen zijn in principe geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Binnen de PR10-8-contouren (indicator invloedsgebied GR) dient een eventuele toename van de personendichtheid, en daarmee van het GR, te worden verantwoord. Met name aan de noordoost- en westzijde van de gemeente leidt dit tot beperkingen voor mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen.

Vervoer gevaarlijke stoffen over water, weg en spoor

Binnen de gemeente worden gevaarlijke stoffen vervoerd over zowel de weg, het spoor als het water. Vooral over de N3 vindt op grote schaal vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Reden hiervoor is dat door de tunnel A16 slechts beperkt transport van gevaarlijke stoffen mogelijk is. De ligging van de veiligheidszone langs de N3 is door burgemeester en wethouders vastgelegd op 80 m voor het zuidelijk deel van de N3 en 90 m voor het noordelijk deel. Het spoortransport door de stad leidt tot aanzienlijke EV-knelpunten. De 10-6-contour ligt op maximaal 70 m uit het spoor.

Daarnaast wordt de oriënterende waarde voor het GR overschreden. Er wordt een minimale bebouwingsvrije zone van 50 m gehanteerd.

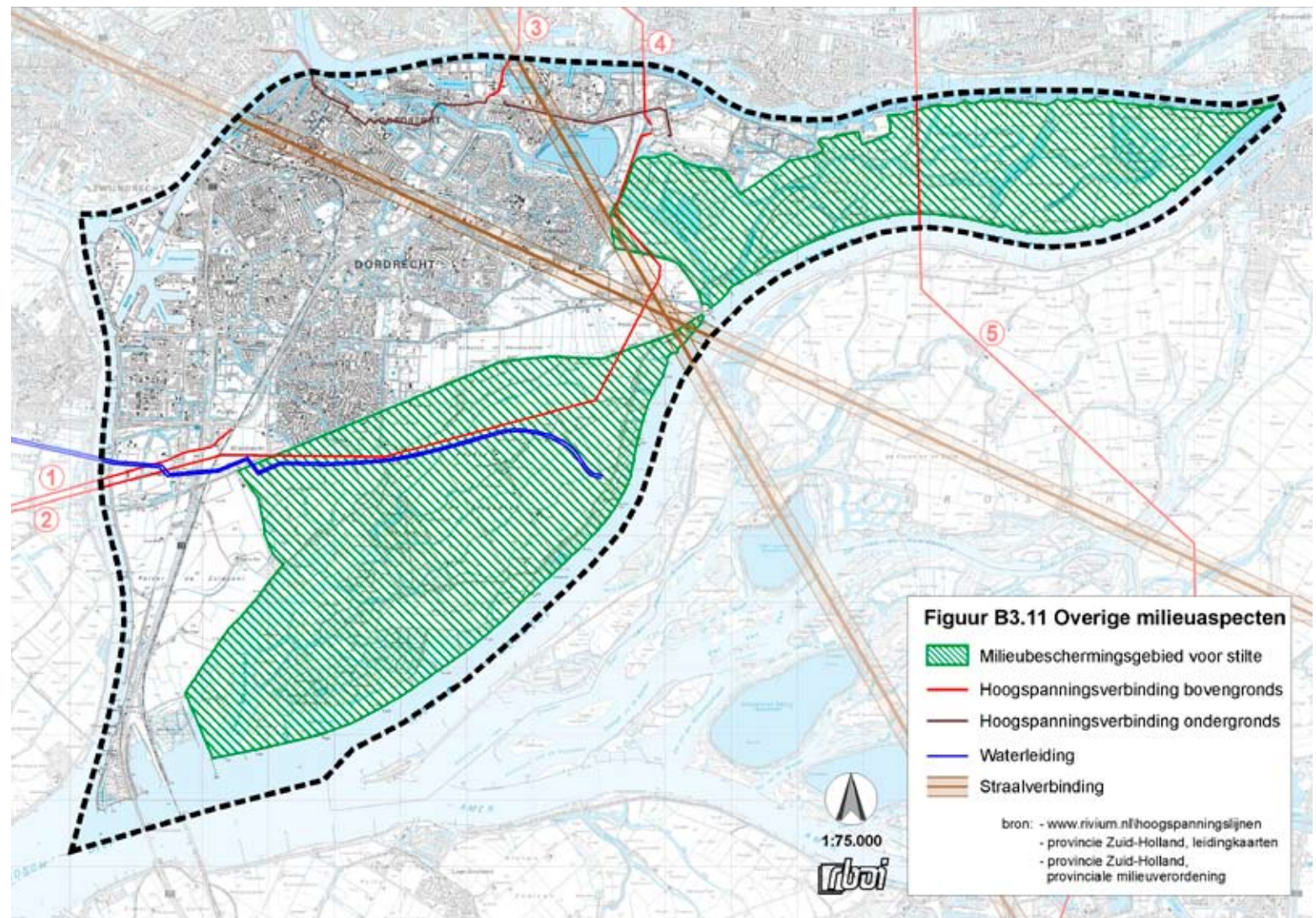
Wat betreft het vervoer over het water is er nergens sprake van contouren op de oever. Ook wordt de oriënterende waarde voor het GR niet benaderd. Ten aanzien van het vervoer over het water is een bebouwingsvrije zone van 25 m ingesteld.

Leidingen

Er is sprake van verschillende planologisch relevante gasleidingen en een stikstofleiding. Voor deze leidingen dient rekening te worden gehouden met diverse veiligheidsafstanden.

Algemene conclusies beoordeling beoogde ontwikkelingen

Externe veiligheid is bij vrijwel alle ontwikkelingen een belangrijk aspect, dat in verschillende gevallen leidt tot randvoorwaarden. Enerzijds dient rekening te worden gehouden met bebouwingsvrije zones langs de hoofdtransportassen. Anderzijds zullen veel van de beoogde ontwikkelingen leiden tot een toename van het GR. Deze toenames dienen te worden verantwoord. Evenals bij luchtkwaliteit zijn de rekenmethodes inzake externe veiligheid deels nog in beweging. Toekomstig onderzoek kan daardoor tot andere uitkomsten leiden dan de nu beschikbare onderzoeken laten zien.



B3.11. Overige milieuaspecten

Hoofdpijnen beleidskader

Stiltegebieden

De provincie Zuid-Holland heeft enkele milieubeschermingsgebieden voor de stilte ("stiltegebieden") aangewezen. Deze gebieden zijn opgenomen in de provinciale Milieuverordening. Het provinciale beleid omtrent stiltegebieden is erop gericht om de plaatsen waar geen of weinig geluidsbelasting, als gevolg van menselijke activiteiten, is te beschermen tegen verstoring van de (bijna) natuurlijke akoestische situatie. Dit komt overeen met het stand still-principe. Daarnaast wordt ernaar gestreefd om situaties met een hoge geluidsbelasting te verbeteren.

Kabels en leidingen

De afstand die, in verband met de bescherming en het beheer van de leidingen, minstens moet worden aangehouden ten opzichte van andere functies, wordt bepaald door de zakelijk rechtstrook. Binnen deze afstand is geen enkele vorm van bebouwing toegestaan.

Hoogspanningslijnen

Voor alle bovengrondse hoogspanningslijnen in Nederland zijn indicatieve zones bepaald. Binnen deze zones worden bij voorkeur geen gevoelige functies gerealiseerd. Gevoelige functies zijn functies waarin kinderen van 0 tot 15 jaar langdurig kunnen verblijven zoals wonen, scholen

en kinderopvangvoorzieningen. Als een nieuwe gevoelige functie binnen de zone ligt, dient te worden overwogen of wordt afgeweken van de indicatieve zone en/of een aanvullende berekening van de specifieke zone wordt uitgevoerd. In Drechtstedenverband is dit beleidsmatig vastgelegd. In voorkomende gevallen wordt de specifieke zone van de betreffende hoogspanningslijn berekend. Het beleid hanteert het uitgangspunt "nee, tenzij" voor gevoelige functies binnen deze zone. Belangrijke punten zijn verder de communicatie over de planvorming nabij de hoogspanningslijn en hoe om te gaan met vergoederde plannen. Afhankelijk van de hoogspanningslijn kan de indicatieve zone oplopen tot maximaal 2 keer 215 m.

Toelichting kaart

Stiltegebied

Activiteiten die binnen dit gebied moeten worden geweerd, zijn met name niet-agrarische bedrijvigheid, intensieve toeristische-recreatieve voorzieningen als jachthavens, permanente en geluidshinderlijke tijdelijke verblijfsrecreatieve voorzieningen, dagrecreatieve voorzieningen met grote verkeers- of publiekaantrekkende werking, lawaaisportterreinen en militaire activiteiten.

Kabels en leidingen

Langs de waterleiding en de ondergrondse hoogspanningslijn dient rekening te worden gehouden met een zakelijk rechtstrook

van 4-5 m aan weerszijden van de leiding, waarbinnen geen bebouwing mag worden gerealiseerd. Voor de bovengrondse hoogspanningslijnen geldt een indicatieve zone van:

1. 2 x 40 m;
2. 2 x 200 m;
3. 2 x 80 m;
4. 2 x 215 m;
5. 2 x 160 m.

Straalpaden

Voor de straalpaden geldt ter hoogte van de kern Dordrecht een hoogtebeperking van circa 40 m.

Algemene conclusies beoordeling beoogde ontwikkelingen

Binnen het stiltegebied moeten activiteiten die leiden tot een verstoring van de rust worden voorkomen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient voor de ondergrondse hoogspanningslijn en waterleiding een zakelijk rechtstrook van 4-5 m in acht te worden genomen waarbinnen geen nieuwe bebouwing is toegestaan. Nieuwe gevoelige functies in de omgeving van bovengrondse hoogspanningslijnen worden bij voorkeur buiten de indicatieve zone gerealiseerd.

Bijlage 4. Verantwoording invulling advies Commissie voor de m.e.r. 1

Naar aanleiding van de eerder door de gemeente uitgebrachte notitie Reikwijdte en detailniveau, heeft de Commissie voor de m.e.r. op verzoek van de gemeente een advies uitgebracht over de invulling van het benodigde planMER (advies van 21 juni 2007). Daarbij heeft de commissie een aantal hoofdpunten benoemd die volgens haar essentiële informatie van het planMER moeten worden beschouwd. In het werkproces is echter gebleken dat, als gevolg van de specifieke kenmerken van deze structuurvisie en de beschikbare informatie, niet op alle punten invulling kan worden gegeven aan dit advies. Onderstaand wordt per hoofdpunt in beknopte vorm aangegeven op welke wijze wel of niet invulling is gegeven aan dit ad

Hoofdpunt advies

Heldere beschrijving van de uitgangspunten en kaders die voor de mer-procedure de basis vormen

Confrontatie tussen de gemeentelijke doelstellingen (op basis van kwalitatieve en kwantitatieve opgaven) en de randvoorwaarden vanuit milieu voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Inzicht in de keuzemogelijkheden en variantontwikkeling binnen het kader van de structuurvisie.

Inzicht in de invloed van externe factoren op de ruimtelijke ontwikkelingen en de leefkwaliteit in Dordrecht, de aanpassingen die dit vereist en de mogelijkheden die ontstaan als een van deze factoren zou vervallen.

Toelichting invulling in dit planMER

Hoofdstuk 2 geeft informatie over de uitgangspunten en aanpak van de structuurvisie. Paragraaf 3.2 en bijlage 3 bevatten informatie over het voor dit planMER relevante beleidskader milieu.

De (kwantitatieve) opgave voor de ruimtelijke ontwikkeling is in tabelvorm weergegeven in paragraaf 2.3. Waar mogelijk is in dezelfde tabel ook aangegeven in welke projecten/op welke locaties invulling wordt gegeven aan de onderdelen van dit programma. Als gevolg van de ontbrekende onderzoeksinformatie, is het echter op diverse onderdelen niet mogelijk geweest om kwantitatief na te gaan in hoeverre deze voornemens zich verdragen met de milieurangvoorwaarden. In bijlage 2 en hoofdstuk 4 is expliciet aangegeven waar in dat opzicht onzekerheid bestaat over de haalbaarheid van voorgenomen ontwikkelingen.

De structuurvisie Dordrecht 2020 kent slechts in beperkte mate keuzemogelijkheden en variantontwikkeling. De focus van de structuurvisie ligt vooral op herstructureringsoperaties, transformatie van oude industrieterreinen en verdichtingsprojecten binnen de bestaande stad Dordrecht. Daarbij is niet een vooropgezet programma sturend, maar de mogelijkheden en randvoorwaarden van de relevante locaties. Deze randvoorwaarden hebben veelal betrekking op de deels hoge aanwezige milieubelasting door industrie en verkeer. Daar waar op grond van deze randvoorwaarden keuzen aan de orde zijn, is dit in het planMER expliciet aangegeven.

Niet geheel duidelijk is wat de commissie bedoelt met externe factoren. De meest centrale "externe" factor vormen in Dordrecht de aanwezige milieurangvoorwaarden. Het werd niet als realistisch geacht om na te gaan onder welke omstandigheden de milieurangvoorwaarden kunnen komen te vervallen.

Hoofdpunt advies

De wijze waarop de thema's water en ruimtelijke ordening op elkaar worden betrokken, waarbij gebruik gemaakt wordt van het Stedelijk Waterplan en het Urban Flood Management.

Inzicht in de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen, in ieder geval op de thema's water, verkeer, leefkwaliteit en energie.

Toelichting invulling in dit planMER

Milieudoelstellingen, waaronder doelstellingen van water maken expliciet deel uit van het programma van de structuurvisie (zie paragraaf 2.3). De uitgangspunten van het gemeentelijke waterplan vormen randvoorwaarden voor de ruimtelijke ontwikkeling. deze zijn expliciet betrokken bij de beoordeling van relevante ontwikkelingen in hoofdstuk 4 en bijlage 2.

De relevante voorgenomen ontwikkelingen van de structuur zijn in bijlage 2 beoordeeld op te verwachten effecten ten aanzien van alle relevante milieuthema's. Slechts voor een beperkt aantal ontwikkelingen en milieuthema's was zodanige onderzoeksinformatie beschikbaar, dat ook kwantitatieve informatie over te verwachten milieueffecten kon worden gepresenteerd. Daar waar afdoende dergelijke informatie ontbrak, zijn aanbevelingen geformuleerd inzake benodigd vervolgonderzoek.

Dordrecht

