

**Projectrapportage
Ontwerpfase Dordtse Kil IV**

16 mei 2013



Auteur	Caroline Suykerbuyk
Sector	Projectmanagement
Onderwerp	Projectrapportage ontwerpfase Dordtse Kil IV
Met bijdragen van	Projectorganisatie Dordtse Kil IV
In opdracht van	Remco Spek Ambtelijk opdrachtgever DKIV
Datum	16 mei 2013
Versie	Definitief concept

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding.....	3
2. Dordtse Kil IV.....	4
2.1 Doelstelling DKIV.....	4
2.2 Opgeleverde documenten.....	4
2.3 Eerdere besluitvorming.....	5
3. Stand van zaken.....	6
3.1 Marktanalyse.....	6
3.2 Opbarstrisico.....	6
3.3 Ontsluitingsvraagstuk.....	7
4. Ontwerpfase DKIV	8
4.1. Stedenbouwkundig plan	8
4.2. Grondexploitatie en risicoparagraaf.....	8
4.3. Verwerving gronden in het plangebied.....	9
4.4. Vestigingsbeleid en uitgifte/ontwikkelingsstrategie.....	9
4.5. Stand van zaken bestemmingsplan en MER.....	9
4.6. Stand van zaken ondersteunende onderzoeken	11
5. Gerelateerde projecten	12
5.1 Stand van zaken ontsluitingsmogelijkheden op de A16	12
5.2 Stand van zaken verlengde Aquamarijnweg	12
5.3 Stand van zaken westelijke ontsluiting over de dijkverzwaring.....	12
5.4 Stand van zaken windmolens Kilwind.....	13
5.5 Ontwikkelingen locatie Transberg	13
6. Planning.....	14
7. Projectrisico's.....	16
8. Kosten	18
9. Communicatie	19

Bijlage - opgenomen in onderhavige rapportage:

- A. Stand van zaken ondersteunende onderzoeken

Bijlagen - in separate documenten:

- 1. "Programma van Eisen – Bedrijventerrein Dordtse kil IV", dd juni 2013;
- 2. "Stedenbouwkundig Plan op hoofdlijnen", dd juni 2013;
- 3. Grondexploitatie begroting DKIV en de raming van de ontsluiting van DKIV (de zuidelijke combivariant), dd mei 2013.

Belangrijkste afkortingen

- DKIV = plangebied voor bedrijventerrein Dordtse Kil IV
- HbR = Havenbedrijf Rotterdam
- ROM-D = Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Drechtsteden
- WDO = Westelijke Dordtse Oever

1. Inleiding

De gemeente heeft in 2009 een bestuursovereenkomst getekend met het Rijk, Provincie en het Havenbedrijf Rotterdam om in het gebied van de Zeehavens tot en met het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Dordtse Kil IV een grootschalige gebiedsontwikkeling tot stand te brengen. Dit programma Westelijke Dordtse Oever (WDO) bestaat uit 8 projecten, waarvan de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein Dordtse Kil IV er één is.

Voor de ontwikkeling van DKIV is een goede ontsluiting op de A16 randvoorwaardelijk. De ontsluiting DKIV en aanpassing van de knoop A16/N3 zijn onlosmakelijk verbonden met elkaar. Na enige vertraging is de ontwikkeling van deze aanpassing en daarmee ook de ontsluiting van DKIV begin dit jaar in een stroomversnelling geraakt. Er liggen nieuwe schetsontwerpen met een voldoende oplossend vermogen op tafel, maar de realisatie brengt extra kosten met zich mee. Over de verdeling hiervan vindt bestuurlijk overleg met alle WDO-partners plaats.

Eerder heeft het College op 9 oktober 2012 de nota "Richting Kiezen" vastgesteld. Deze vormt het kader voor de prioritering en de verdere aanpak van de grote projecten binnen Dordrecht. De Westelijke Dordtse Oever (WDO), waar DKIV onderdeel van is, is één van de projecten die voorrang krijgt en zoveel mogelijk wordt gehandhaafd. In het kader van "Richting kiezen" is op 20 november 2012 de WDO aan de orde gekomen in de raadsadviescommissie. De commissie benadrukt het randvoorwaardelijk belang van een goede snelwegaansluiting, gerealiseerd vanaf de start eerste uitgifte. Zolang daar geen zicht op is, vindt gemeenteraad substantiële investeringen (zoals bijvoorbeeld verwervingen) ongewenst.

Onderhavige projectrapportage heeft als doel u – als college - de huidige stand van zaken en het vervolg van de ontwerpfase DKIV weer te geven. Gelijktijdig aan deze projectrapportage wordt een raadsvoorstel opgesteld om de gemeenteraad te informeren en een aantal besluiten te vragen (onder andere een aanvullende kredietaanvraag).

In hoofdstuk 3 worden kort de doelstellingen en de eerdere besluitvorming ten aanzien van DKIV weergegeven. Hoofdstuk 4 doet verslag van de activiteiten na afronding van de definitiefase in 2011. Hoofdstuk 5 en 6 geven de stand van zaken van de te leveren eindproducten van de ontwerpfase respectievelijk de stand van zaken van gerelateerde projecten aan. In hoofdstuk 7 worden de werkzaamheden om te komen tot afronding ontwerpfase aangegeven en uitgezet in een planning. Projectrisico's zijn opgenomen in hoofdstuk 8. Hoofdstuk 9 geeft het kostenoverzicht weer. Tot slot wordt in hoofdstuk 10 aandacht gevraagd voor communicatie omtrent het project DKIV in samenhang met het WDO.

Bij deze rapportage behoren de volgende bijlagen:

1. Programma van Eisen (juni 2013) dit is een actualisatie van het Programma van Eisen uit 2009;
2. Stedenbouwkundig Plan op Hoofdlijnen (juni 2013) hierin is een ruimtelijke visie van de gehele westelijke Dordtse oever tot aan Willemsdorp opgenomen en is voor DKIV de hoofdstructuur van het te ontwikkelen gebied aangegeven. Dit plan is mede gebaseerd op het masterplan uit 2009 /2010;
3. Concept-grondexploitatie DKIV (mei 2013), op basis van een bijgevoegde reken/tekenkaart.

2. Dordtse Kil IV

De gemeente heeft in 2009 een bestuursovereenkomst getekend met het Rijk, Provincie en het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) om in het gebied van de Zeehavens tot en met het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Dordtse Kil IV een grootschalige gebiedsontwikkeling tot stand te brengen. Het programma Westelijke Dordtse Oever (WDO) kent de volgende doelen:

- versterking regionale economie;
- versterking internationale concurrentiepositie en distributiefunctie (Mainport Rotterdam);
- versterking stedelijke arbeidsmarkt: bovenregionale logistieke bedrijvigheid betekent een (extra) impuls voor het basis- en middensegment in de regionale arbeidsmarkt.

Dit programma Westelijke Dordtse Oever (WDO) bestaat uit 8 deelprojecten, waarvan de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein Dordtse Kil IV er één is. Met DKIV voorziet de WDO in de bovenregionale logistieke ruimtebehoefte en levert een oplossing voor het niet doorgaan van het geplande bedrijventerrein in de Hoeksche Waard en de ruimtebehoefte van Mainport Rotterdam.

2.1 Doelstelling DKIV

Dordtse Kil IV wordt een aantrekkelijk hoogwaardig en duurzaam bedrijventerrein voor de doelgroep:

- regionale bedrijvigheid: logistiek, groothandel, productie en dienstverlening;
- bovenregionale en havengerelateerde bedrijvigheid (verbonden met de Mainport Rotterdam en de doorontwikkeling van het Dordtse Zeehavengebied). ;

Voor het welslagen van deze doelstelling zijn van belang:

- flexibiliteit in het aanbod van kavels, ruimte voor (extra) grote bedrijfskavels en een op de doelgroep toegesneden ruimtelijk frame (ruimtelijke hoofdstructuur);
- DKIV dient zeer goed bereikbaar te zijn voor groot en zwaar wegverkeer, te realiseren via:
 - o een interne wegstructuur geschikt voor groot en zwaar transport;
 - o een voor groot en zwaar vrachtverkeer geschikte verbinding tussen DKIV en DK I, II en III en het Zeehavengebied via een westelijke ontsluitingsweg langs de Dordtsche Kil;
 - o een directe aansluiting van het bedrijventerrein DKIV op de Rijksweg A16.Een ontsluiting op de A16 is randvoorwaardelijk gesteld voor de ontwikkeling van een logistiek havengerelateerd bedrijventerrein, zelfs randvoorwaardelijk voor de start van uitgifte op DKIV.

2.2 Opgeleverde documenten

Afronding van de definitiefase door het vaststellen van de volgende resultaten door het college op 6 juni 2011:

- Programma van Eisen (PvE; oktober 2009)
- Stedenbouwkundig Masterplan (november 2009), incl. een aanvulling daarop (augustus 2010).

De volgende documenten zijn aan de stuurgroep voorgelegd:

- Rapportage actualisatie marktanalyse –'Naar een succesvolle en marktconforme ontwikkeling van Kil IV', dd 16 mei 2012, Stec Groep B.V. –stuurgroep dd 20 juni 2012;
- Rapportage opbarstrisico - 'Planontwikkeling Dordtse Kil IV – Quickscan opbarst- en bouwkosten risico's', dd 10 mei 2012, DVI Consult . –stuurgroep dd 20 juni 2012.

2.3 Eerdere besluitvorming

Op bestuurlijk niveau zijn de afgelopen tien jaar de volgende besluiten genomen m.b.t. DKIV:

- 2002 Structuurvisie Dordrecht door raad vastgesteld.
- 2002 Vestiging voorkeursrecht op DKIV (op basis van art. 8 Wvg) om te kunnen voorzien in ruimte voor bedrijvigheid voor Dordrecht en de regio. Eind 2004 met 2 jaar verlengd; eind 2006 met één jaar verlengd (vervallen november 2007).
- 2003 Ontwikkelingskader DKIV door de raad vastgesteld.
- 2004 Structuurplan DKIV door de raad vastgesteld. In het plan wordt ervoor gekozen om op vrijwillige basis een MER in combinatie met een VER voor DKIV uit voeren.
- 2008 (door)Startnotie voor DKIV vastgesteld. Voorbereidingskrediet € 805.900 beschikbaar.
- 2009 Structuurvisie Dordrecht 2020, ruimtelijk planologisch kader voor de sociaal economische ontwikkeling van Dordrecht, door de raad vastgesteld.
- 2009 Dordrecht ondertekent een Bestuurlijke Overeenkomst WDO met het Rijk, de provincie Zuid-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) over realisatie van de businesscase WDO in de periode 2010 – 2020.
- 2010 Dordrecht en HbR bereiken op hoofdlijnen overeenstemming over vergaande samenwerking inzake de verdere ontwikkeling, exploitatie en het beheer van het Zeehavengebied. Daarbij is afgesproken dat HbR wordt betrokken bij de kaderstelling voor DKIV.
- 2011 Ondertekening van een samenwerkingsovereenkomst tussen Dordrecht en HbR in SOK1;
- 2011 B&W stelt de resultaten van de definitiefase Dordtse Kil IV vast:
 - a. het programma van eisen (oktober 2009);
 - b. het stedenbouwkundig masterplan (oktober 2009) en de aanvulling op het masterplan (augustus 2010);
- 2011 B&W en de raad nemen vertrouwelijk kennis van de haalbaarheidsstudie, inclusief risicoanalyse (augustus 2010) en de memo "windenergie en windmolens op Dordtse Kil IV";
- 2011 De raad gaat akkoord om krediet beschikbaar te stellen conform 'Projectplan ontwerpfase en resultaten definitiefase Dordtse Kil IV' (zijnde 1,8 5 miljoen);
- 2012 Ondertekening van een samenwerkingsovereenkomst tussen Dordrecht en HbR in SOK2;
- 2013 Raadsinformatie inzake inzet realisatie WDO-pakket en richting geven inzet onderhandelingen WDO-partners (ontwerp voorkeursvariant A16/N3 en ontsluiting DKIV).

3. Stand van zaken

In 2011 is de definitiefase DKIV afgerond en is een krediet voor de ontwerpfasen aangevraagd. Het project kent echter weinig continuïteit in de voortgang van de voorbereiding: een 'waakvlamperiode, verschillende doorstarten en begin 2012 een 'verdiepingsperiode' op een aantal kerndossiers.

Ontwikkelingen zoals de krediet- en economische crisis, het gedetecteerde opbarstrisico van de bodem bij DKIV en ontwikkelingen op het dossier 'ontsluiting' zijn aanleiding geweest om nog eens kritisch naar de in 2009 geformuleerde uitgangspunten te kijken, de effecten van de ontwikkelingen in te schatten en de strategische aanpak van DKIV te herijken.

3.1 Marktanalyse

In 2012 zijn belangrijke analyses verschenen – onder andere een actualisatie van het marktonderzoek DKIV – die verder inzicht hebben gegeven in de marktpositie van DKIV.

In een macro-benadering van de provincie Zuid-Holland en Deltri (samenwerking over bedrijventerreinenstrategie voor Stadsregio Rotterdam, Drechtsteden, West Brabant) wordt geconstateerd dat er, ondanks de economische crisis, een blijvend stevige behoefte is aan logistiek terrein in het achterland van de Rotterdamse haven. Hiertoe behoort ook het WDO-gebied.

De actualisatie van het marktonderzoek door STEC verwoordt - in de specifiek op DKIV gerichte analyse - de conclusie dat DKIV een kansrijke ontwikkeling is. De analyse heeft wel het verdiepte inzicht opgeleverd dat de ontwikkeling van een terrein voor met name het logistieke marktsegment staat of valt met de ontsluiting. Dat werd door STEC uiteraard in 2009 ook al geconstateerd, maar de aanscherping zit in de specifieke eis dat de snelwegaansluiting operationeel – doch op zijn minst zeker gesteld - moet zijn bij start uitgifte. Vandaar de aanpassing in de planning voor de realisatie van de parallelstructuur. Daarnaast houdt STEC, met het oog op de belangen van het grondbedrijf, rekening met het verwachte uitgiftetempo van DK III en met het feit dat er concurrerend aanbod is in West-Brabant (Moerdijk, Borchwerf- Roosendaal).

Kortom: er is markt voor Dordtse Kil IV. In het WDO-convenant is overeengekomen die markt in het WDO-gebied te gaan bedienen en daarvoor is in datzelfde WDO-convenant een maatregelenpakket geformuleerd. Die maatregelen moeten gerealiseerd zijn, wil het gebied ook echt aantrekkelijk zijn voor die markt.

3.2 Opbarstrisico

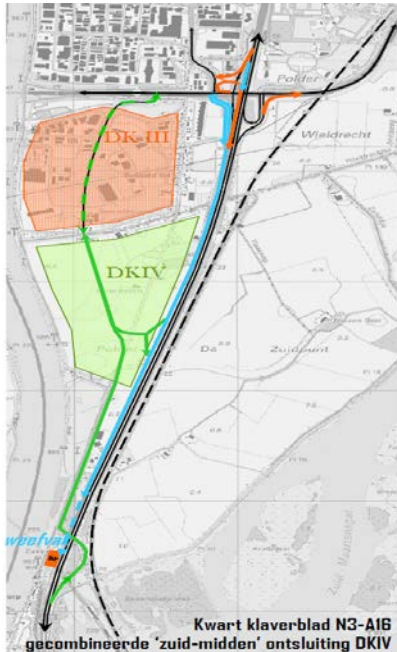
In het masterplan (2009/2010) is een aantal grote watergangen in het ontwerp geprojecteerd. Dit vanuit de eis van het Waterschap om 10% van het bruto plangebied voor waterberging in te richten.

Uit indicatieve berekeningen blijkt, dat ter plaatse van deze watergangen een groot risico voor opbarsten van de bodem bestaat. Oorzaak hiervan ligt in het ondiep gelegen watervoerende zandpakket. Bij ontgraven van grond wordt het evenwicht van tegendruk van de bovenliggende grondlagen en opwaartse druk van het water uit de zandlaag verstoord. Ter voorkoming van dit opbarsten kunnen kostbare maatregelen – zoals grondverbetering of toepassen licht ophoogmateriaal - worden uitgevoerd. Ook kunnen aanpassingen in het ontwerp voor DKIV (zoals het slim inpassen van de vereiste watercompensatie) een oplossing voor dit probleem geven.

Om het risico en de kosten te beperken is gekozen voor deze laatste oplossing, wat heeft geleid tot aanpassing van de stedenbouwkundige opzet .

3.3 Ontsluitingsvraagstuk

Het ontwerp voor het knooppunt A16/N3, in combinatie met een goede ontsluiting van DKIV is primair van groot belang voor het gehele bestaande WDO-gebied. Het neemt knelpunten weg voor het Zeehavengebied en DKI, II en III. Tegelijk is een goede ontsluiting randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van DKIV.



De knoopoplossing en de ontsluiting DKIV zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Sinds maart 2013 liggen schetsontwerpen op tafel met een voldoende oplossend vermogen. De realisatie brengt echter extra kosten met zich mee. Over de verdeling hiervan vindt bestuurlijk overleg met alle WDO-partners plaats.

Het schetsontwerp kent een kwart-klaverblad en een lange westelijke parallelstructuur die doorloopt tot kort voor het bestaande servicestation aan de A16. Juist deze westelijke parallelstructuur draagt zorg voor een goede ontsluiting met een op- en afrit naar DKIV. Het bestaande viaduct - ter hoogte van het servicestation aan de A16 - biedt mogelijkheden om DKIV komend uit het zuiden te ontsluiten. Voor verkeer vanaf DKIV naar het noorden is de Aquamarijnweg beschikbaar.

Kortom: de zogenaamde zuidelijke combivariant biedt een goede ontsluiting voor DKIV, die aansluit bij het schetsontwerp voor de knoopoplossing A16/N3.

In maart 2013 is een raadsinformatiebrief opgesteld. Met deze raadsinformatiebrief is de raad geïnformeerd over de voortgang van het WDO-dossier en is de gelegenheid geboden richtinggevende uitspraken te doen over de inzet in de onderhandelingen met de WDO-partners (ontwerp voorkeursvariant A16/N3 en ontsluiting DKIV).

4. Ontwerpfase DKIV

De definitiefase is in 2011 afgerond middels de volgende documenten:

- Programma van Eisen (PvE; oktober 2009)
- Stedenbouwkundig Masterplan (november 2009), incl. een aanvulling daarop (augustus 2010)

Gezien de in hoofdstuk 4 genoemde nieuwe inzichten behoeft het programma van eisen – in deze ontwerpfase – uit 2009 een actualisering. Dit geactualiseerde programma van eisen is opgenomen in bijlage 1.

De ontwerpfase is gericht op het verder uitwerken van het masterplan voor de realisatie van een aantrekkelijk, hoogwaardig en duurzaam ingericht bedrijventerrein. Daarnaast moet voortgang worden geboekt in een aantal belangrijke inhoudelijke dossiers (verwerving, afstemming op markt, duurzaamheid e.a.).

Belangrijke eind- en deelproducten van de ontwerpfase zijn:

1. een stedenbouwkundig plan;
2. een grondexploitatie (GREX), inclusief risicoparagraaf;
3. verwerving van gronden in het plangebied;
4. vestigingsbeleid/ uitgifte ontwikkelingsstrategie;
5. opstellen milieueffectrapport (MER) en bestemmingsplan.

De ontwerpfase wordt afgerond met het opstellen van een voorontwerpbestemmingsplan en een MER alsook een plan van aanpak voor de start van de uitwerkingsfase.

4.1. Stedenbouwkundig plan

Deelproducten stedenbouwkundig plan:

1. stedenbouwkundig ontwerp;
2. civieltechnisch PvE;
3. waterhuishoudkundig plan en rioleringsplan)
4. beeldkwaliteitplan en elementencatalogus voor deel van het plangebied;
5. duurzaamheidsprofiel en energievisie;
6. visie op verkaveling, ontsluiting van het bedrijventerrein en fietsnetwerk);
7. visie op beheer en onderhoud.

Er is een vertaalslag gemaakt van de zogenaamde 'kerndossiers' (actualisatie marktanalyse, het dossier opbarstrisico en het ontsluitingsvraagstuk) naar het stedenbouwkundig plan. Dit heeft geleid tot het "Stedenbouwkundig Plan op Hoofdlijnen" zoals opgenomen in bijlage 2.

Planonderdelen, zoals de ontsluiting op de A16, de inpassing van de dijkverzwaring en de watercompensatie (vanwege het opbarstrisico in de vorm van 'overloopgebieden") vragen om verder onderzoek en uitwerking.

Na een definitieve keuze en besluitvorming (in overeenstemming met Rijkswaterstaat) over de zuidelijke combivariant kan het stedenbouwkundig plan en bijbehorende deelproducten verder worden uitgewerkt c.q. geactualiseerd. Vervolgens kan dit plan als onderlegger dienen voor het op te stellen voorontwerpbestemmingsplan.

4.2. Grondexploitatie en risicoparagraaf

Deelproducten:

1. taxaties voor verwerving grond;
2. civieltechnische kostenraming;
3. kostenraming sloop en bodemsanering;

4. marktwaardebepaling;
5. overige kostenramingen en haalbaarheidsberekeningen.
(De kosten van het doortrekken van de Aquamarijnweg ten zuiden van de Wieldrechtse Zeedijk maken onderdeel uit van de grex DKIV. Ten noorden van de Wieldrechtse Zeedijk is het doortrekken van de weg onderdeel van de grex DKIII).

Om de financiële haalbaarheid van het stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen in beeld te brengen is voor deze rapportage een voorlopige grondexploitatiebegroting en een risicoparagraaf opgesteld, die is toegevoegd in bijlage 3.

4.3. Verwerving gronden in het plangebied

Deelproducten:

1. verwervingsstrategie en afhankelijk hiervan;
2. verwerving van grond en huispercelen;
3. overeenkomsten voor kostenverhaal.

Bij de ontwikkeling van DKIV heeft de gemeente gekozen voor een actieve grondpolitiek, d.w.z. actief verwerven. Medio 2012 is ± 60% van het plangebied in eigendom van de gemeente. De nog te verwerven grond is grotendeels in handen van één eigenaar en is zeer strategisch gelegen.

De verwervingsstrategie is opgesteld in overleg met de afdeling SO/EOG en wordt overeenkomstig de wens van de gemeenteraad - eerst zekerheid over de ontsluiting – op een later tijdstip in de ontwerpfase ter besluitvorming voorgelegd en tot uitvoering gebracht.

4.4. Vestigingsbeleid en uitgifte/ontwikkelingsstrategie

Deelproducten:

- een set vestigingsvoorwaarden;
- voorwaarden gronduitgifte (prijs, verkoop/erfpacht, etc);
- een voorstel m.b.t. fasering
- een aanzet voor een marketing- en promotieplan
- kaders voor de toe te passen sturingsinstrumenten (bestemmingsplan, beeldkwaliteitsplan, gronduitgiftebeleid etc.).

Een update van de marktanalyse uit 2009 heeft plaatsgevonden (product mei 2012), waardoor een goed inzicht is verkregen in de vestigingseisen van de doelgroepen. Dit inzicht vindt ook zijn vertaling in het stedenbouwkundig plan.

Een eerste concept uitgiftestrategie DKIV is opgesteld. In de uitgiftestrategie wordt het marktprofiel en de beoogde doelgroep van te vestigen bedrijven als uitgangspunt genomen. De branchespecifieke vestigingseisen worden afgezet tegen de gemeentelijke ambities en beleid op het gebied van gronduitgifte, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid, etc.

Inzake deze uitgifte/ontwikkeling-strategie worden/zijn contacten gelegd met Havenbedrijf Rotterdam en provincie Zuid-Holland over mogelijke samenwerkingen. Ook zal afstemming met het ROM-D plaatsvinden. Tevens dient het marketing- en promotieplan – in samenspraak met de partners – te worden opgesteld.

4.5. Stand van zaken bestemmingsplan en MER

Stand van zaken bestemmingsplan(nen):

- Actualisering geldende plannen
Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (2008) mogen bestemmingsplannen op 1 juli 2013 niet ouder zijn dan 10 jaar. In verband hiermee zijn de afgelopen jaren veel Dordtse bestemmingsplannen geactualiseerd, waaronder die voor het WDO-gebied. De vaststelling van deze plannen (o.a. Zeehavens en Dordtse Kil) vindt plaats vóór 1 juli 2013. Voor DKIV is – in afwachting van de verdere planvorming – bij het opstellen van het

voorontwerp voor Dordtse Kil (voorjaar 2012) de huidige situatie als uitgangspunt genomen. Daarbij is aangegeven dat, zodra de planvorming ver genoeg gevorderd is, wordt begonnen met een nieuw bestemmingsplan als onderlegger voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied.

- Dijkverzwarening

Voor de dijkverzwarening wordt op verzoek van het Waterschap Hollandse Delta een aparte bestemmingsplanprocedure doorlopen. In dit plan is de westelijke ontsluiting DKIV (richting Zeehavens) meegenomen.

Het ontwerpbestemmingsplan is in april 2013 ter visie gelegd. De vaststelling kan naar verwachting in het 3^e kwartaal 2013 plaatsvinden.

- Windmolens

Voor de plaatsing van vier windmolens in het plangebied van DKIV is een omgevingsvergunning aangevraagd, die tevens wordt aangemerkt als een verzoek om afwijking van het geldende bestemmingsplan. De provincie is bevoegd gezag en start binnenkort de procedure voor de omgevingsvergunning.

Volgens de Wabo wordt de gemeenteraad in 2 instanties bij deze procedure betrokken.

Eerst door middel van een melding dat een omgevingsvergunning voor planologische afwijking is ingediend en later, na afloop van de zienswijzenprocedure, voor het verlenen van een zgn. 'verklaring van geen bedenkingen'. In het raadsvoorstel zal inhoud gegeven worden aan voornoemde melding van de ingekomen aanvraag.

Omdat het vóór 1 juli a.s. vast te stellen bestemmingsplan daarin niet voorziet, moet er een nieuw bestemmingsplan komen dat de realisering van de knoop A16/N3, de ontsluiting van DKIV op de A16 en DKIV zelf planologisch mogelijk maakt.

In het vervolg van de lopende ontwerpfase zal worden bepaald op welke wijze deze ontwikkelingen planologisch mogelijk gemaakt zullen worden. Rijkswaterstaat wordt hierbij betrokken, vanuit haar belang als beheerder van de rijksweg.

Stand van zaken MER

De MER levert bouwstenen (normtoetsing, beslisinformatie en inspiratie) voor de optimalisatie van het op te stellen stedenbouwkundig plan en voor de onderbouwing van het bestemmingsplan.

De ontwikkeling van DKIV is in principe MER-beoordelingsplichtig, wat betekent dat onderzocht moet worden of DKIV zodanige milieueffecten oplevert dat een MER doorlopen moet worden.

Echter, gezien de aard en omvang van een ontwikkeling als DKIV, is al in het kader van het structuurplan uit 2004 besloten om deze MER-beoordeling over te slaan en direct een MER op te stellen.

Het opstellen van de MER is eind 2011 aanbesteed en DHV is destijds uitgekozen om zowel de startnotitie als de MER op te stellen. De opdracht is nog niet gegeven aan DHV. Gelet op de recente ontwikkelingen ten aanzien van het knooppunt N3/A16 en de ontsluitingsstructuur voor DKIV dient de reikwijdte van de MER opnieuw te worden bezien.

Aandachtspunt:

De WDO is opgenomen in bijlage II van de Crisis en Herstelwet. Deze wet heeft inhoudelijke en procesmatige consequenties en leidt tot 'versnellingsmogelijkheden' in de procedures voor de MER en het bestemmingsplan.

Voor een MER betekent dit bijvoorbeeld dat de plicht vervalt om voor de voorgenomen activiteit alternatieven te onderzoeken en de plicht om de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid te stellen advies uit te brengen over het milieurapport.

Het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet heeft verder enkele processuele gevolgen. Deze zullen in het vervolg van de ontwerpfase in beeld worden gebracht.

4.6. Stand van zaken ondersteunende onderzoeken

In het bestemmingsplan moet onder meer inzicht worden gegeven in aspecten als archeologie en cultuurhistorie, milieuzonering, bodemkwaliteit, duurzaamheid/energetische aspecten, externe veiligheid (spoor, weg, water), natuur, geluid (verkeer- industrie – spoor), luchtkwaliteit, en water.

In de bijlage bij deze rapportage is aangegeven welke onderzoeken zijn uitgevoerd en welke nog moeten plaatsvinden.

5. Gerelateerde projecten

De ontwerpfasen zijn eveneens gericht op het adequaat anticiperen op cruciale omgevingsdossiers. Deze betreffen de realisatie van de ontsluitingswegen, de windmolens van Kilwind en ontwikkelingen rondom de locatie Transberg. De projecten behoren niet tot het project voor het bedrijventerrein DKIV, maar vereisen wel maximale afstemming.

5.1 Stand van zaken ontsluitingsmogelijkheden op de A16

Een goede ontsluiting op de A16 is randvoorwaardelijk gesteld voor de ontwikkeling van een logistiek haven gerelateerd bedrijventerrein, zelfs randvoorwaardelijk voor de start van gronduitgifte op DKIV.

Deze ontsluiting – in het WDO de parallelstructuur genoemd – is afhankelijk van de oplossing van de knoop A16/N3 door Rijkswaterstaat. Conform huidige planning van RWS is de knoop A16/N3 niet eerder dan 2017/2018 gerealiseerd. Dit heeft consequenties voor de planning van de eerste gronduitgifte in DKIV.

De oorspronkelijke in de WDO opgenomen noordelijke variant is verkeerskundig en markttechnisch voldoende gebleken. Bij uitwerking blijkt deze oplossing tot een forse budgetoverschrijding te leiden, mede door de aanleg van extra viaducten over de A16 en de Rijksstraatweg.

Daarom is gezocht naar alternatieven, waaruit de hiervoor beschreven 'zuidelijke combivariant' positief naar voren is gekomen (zowel financieel, als verkeerskundig -onderzoek Grontmij, als uit een marktconsultatie - januari 2013).

Deze zuidelijke combivariant is tezamen met het schetsontwerp van de knoop A16-N3 (kwart klaverblad) in maart 2013 bestuurlijk voorgelegd en wacht op verdere besluitvorming voor de volgende onderdelen:

- afronding onderhandeling financiële haalbaarheid knoop en zuidelijke combivariant;
- uitwerken voorkeursvariant knoop en de zuidelijke combivariant (ism RWS);
- het vastleggen van de afspraken in een financieringsovereenkomst en een samenwerkingsovereenkomst;
- afspraken juridisch planologisch kader;
- afstemming dijkverzwaring ter plaatse van de Rijksstraatweg en de verlegging van de kabel en leidingenstrook in de Rijksstraatweg.

5.2 Stand van zaken verlengde Aquamarijnweg

Voor de interne (hoofd)infrastructuur is een tracé getekend, waarbij de Aquamarijnweg wordt doorgetrokken vanuit DKIII naar DKIV, die de Wieldrechtse Zeedijk passeert via een gelijkvloerse kruising. Dit tracé ligt deels op gronden die van de gemeente zijn (o.a. de locatie van het voormalige woonwagenveld) en deels op particuliere gronden.

De planning voor de verlengde Aquamarijnweg is afhankelijk van het beschikbaar krijgen van de benodigde gronden. Voor het beschikbaar krijgen (incl. bouwrijp maken) van de gronden in DKIII lopen aparte trajecten die ook separaat ter besluitvorming worden/zijn voorgelegd (project ZW-hoek DKIII).

5.3 Stand van zaken westelijke ontsluiting over de dijkverzwaring

Met de realisatie van de dijkverzwaring worden de aanleg van een westelijke ontsluitingsweg – geschikt voor de zwaarste verkeersklasse – en een recreatief fietspad gecombineerd. De weg wordt aan de binnenzijde van de dijk aangelegd, het fietspad grotendeels in het buitendijkse talud of op de kruin van de dijk.

De ontsluitingsweg wordt tot halverwege DKIV daadwerkelijk aangelegd. Voor een verdere doortrekking in zuidelijke richting (aansluitend op interne hoofdstructuur en de A16) wordt in het profiel van de versterkte dijk rekening gehouden.

5.4 Stand van zaken windmolens Kilwind

De eigenaar van 33ha strategisch gelegen grond is met Kilwind mede-initiatiefnemer voor de plaatsing van windmolens. Het voornemen is 4 windmolens in DKIV te plaatsen. Provinciale Staten heeft deze locatie in 2012 omgezet van studielocatie naar gewenste locatie.

Kilwind heeft bij de provincie (bevoegd gezag) een omgevingsvergunning aangevraagd. De situering van de windmolens is afgestemd op de plannen voor DKIV.

5.5 Ontwikkelingen locatie Transberg

De gemeente is – namens de eigenaren – benaderd voor een particulier initiatief om op de locatie Transberg een zonne-energiecentrale te realiseren. Gezien de ligging van de locatie en de gebruiksbeperkingen vanwege de bodemkwaliteit van deze voormalige vuilstort, wordt realisering van een zonne-energiecentrale als een geschikte ontwikkeling gezien, die bovendien aansluit bij het beoogde duurzame karakter van DKIV en het initiatief voor de windmolens.

Inzet is om bij realisering afname en gebruik van ter plaatse gewonnen duurzame energie waar mogelijk te stimuleren.

Voorgesteld wordt de realisering van dit initiatief in de verdere planvorming mee te nemen en te zijner tijd bij gebleken haalbaarheid in het op te stellen bestemmingsplan mogelijk te maken.

Aandachtspunt is hierbij, dat de locatie Transberg buiten de in de Verordening Ruimte (provincie Zuid-Holland) vastgestelde verstedelijkingscontour ligt. De zonne-energiecentrale wordt gezien als een stedelijke invulling buiten de contour. Het opnemen daarvan in een bestemmingsplan is in strijd met de Verordening Ruimte, tenzij de provincie bereid is gebruik te maken van de in de Verordening opgenomen afwijkingsmogelijkheid.

Burgemeester en wethouders kunnen hiertoe een door de gemeenteraad ondersteund verzoek bij de provincie indienen. In het bij de stukken gevoegde raadsvoorstel wordt de gemeenteraad gevraagd in te stemmen met een dergelijk verzoek.

6. Planning

De belangrijkste producten zijn:

- besluitvorming en uitwerking externe verkeersinfrastructuur (project parallelstructuur);
- uitwerking deelproducten stedenbouwkundig plan;
- uitvoering ondersteunende onderzoeken bestemmingsplan;
- opstellen MER;
- uitwerking stedenbouwkundig plan naar voorontwerp bestemmingsplan;
- uitwerking grondexploitatie en risicoparagraaf;
- uitwerking uitgifte cq ontwikkelingsstrategie in een vestigingsbeleid;
- verwerving van gronden in het plangebied.

In onderstaande tabel is planningsinformatie voor deze producten van de ontwerpfase op hoofdlijnen opgenomen. Onderstaande planning is sterk afhankelijk van de besluitvorming over de ontsluiting DKIV op de A16. De uitwerking van het stedenbouwkundig plan kan pas starten indien duidelijkheid is verkregen over deze ontsluiting. Uitgangspunt voor deze planning is daarom besluitvorming over de ontsluiting DKIV op de A16 in het bestuurlijk overleg partners WDO in het tweede kwartaal 2013.

Doorlooptijden producten in ontwerpfase ter bestuurlijke besluitvorming

Besluitvorming n.a.v. producten in ontwerpfase	Streefdatum Huidige svz
<i>Besluitvorming over resultaten definitiefase / opstart ontwerpfase</i>	<i>aug 2011</i>
SO ontsluiting knoop A16/N3	1 ^e kwartaal 2013
Bestuurlijke besluitvorming tussen Rijk, Provincie en gemeente over de infrastructurele projecten	2 ^e /3 ^e kwartaal 2013
Goedkeuring RWS afrit tbv ontsluiting DKIV op A16	2 ^e /3 ^e kwartaal 2013
Kredietaanvraag raad -'aanpassing knooppunt A16/N3', 'ontsluiting toekomstig bedrijventerrein DKIV', 'ontwikkeling bedrijventerrein DKIV'	Juni 2013
Definitief stedenbouwkundig plan DKIV en ontsluiting	Juli – december 2013
Onderzoeken gereed	Juli – december 2013
VO bestemmingsplan	Juli – december 2013
opstellen MER	Juli – december 2013
Uitwerking financieringsovereenkomst en samenwerkingsovereenkomst infrastructurele projecten	Juli – december 2013
Uitwerking DO ontsluiting DKIV	Juli – december 2013
Verwerving gronden (mits minnelijk traject haalbaar)	2 ^e kwartaal 2013 tot 3 ^e kwartaal 2014
Resultaten ontwerpfase DKIV en ontsluiting DKIV	December 2013/januari 2014
Financieringsovereenkomst en samenwerkingsovereenkomst	December 2013/januari 2014

- Indien in 2013 - na besluitvorming over de ontsluiting op de A16 - een daadwerkelijke doorstart kan worden gemaakt, dient voor de resterende projecturen een nieuw krediet aan de raad te worden gevraagd (zie overzicht kosten).
- Bij een actief grondbeleid van de gemeente is een goede afstemming van het moment van verwerving van de gronden – mits minnelijk traject haalbaar – en een (voldoende)

akkoord cq besluitvorming over de ontsluiting van DKIV op de A16 en het opstarten van de bestemmingsplanprocedure absoluut noodzakelijk. Dit is cruciaal voor de financiële haalbaarheid. Het bestemmingsplan kan gemaakt worden maar de start van de procedure is afhankelijk van verwervingen en/of kostenverhaal.

- Een aandachtspunt is de planning van de onderzoeken. De uitkomsten zijn nodig als input voor het definitieve stedenbouwkundig plan, de haalbaarheidsberekeningen en procedures. Het ontbreken van toestemming voor betreding van eigendommen van derden en veiligheidsaspecten in relatie tot de mogelijke aanwezigheid van explosieven (en het ontruimen van explosieven) kunnen ertoe leiden dat de onderzoeken meer tijd vergen dan vooraf geschat.
- Het explosieven, het civieltechnisch en het archeologisch onderzoek kunnen worden afgerond indien toestemming verkregen wordt om bepaalde percelen in het plangebied te betreden. Betreffende onderzoeken kunnen eventueel parallel aan de bestemmingsplanprocedure worden uitgevoerd (voorontwerp naar vastgesteld plan). Het civieltechnisch onderzoek wordt uitgevoerd ten behoeve van definitieve zettings- en stabiliteitsberekeningen. Deze zijn nodig voor het voorbelasten van het terrein en aanbrengen van de infrastructuur. Voorbelasting en aanleg van infra zijn pas mogelijk als het bestemmingsplan die mogelijkheid biedt.

7. Projectrisico's

In de concept grondexploitatieberekening is een risicoparagraaf opgenomen. Start en looptijd gronduitgifte en grondverwerving zijn de risico's met de grootste invloed op de grondexploitatie. In de 2^e helft 2013 zal deze grondexploitatie definitief gemaakt worden en zal de risicoanalyse worden geactualiseerd.

Door de projectgroep zijn de volgende projectrisico's geïnventariseerd:

Risico		Oorzaak	Beheersmaatregel en/of te nemen actie
Ontsluiting A16 DKIV niet (tijdig) gerealiseerd	F	WDO-partners komen financiële afspraken niet na	Overleg met WDO partners
	F	Afspraken buiten WDO kader – aansluitingenprogramma - die van invloed zijn op A16 (belangen Haaglanden/regio Rotterdam, etc)	Overleg met WDO partners en Rijkswaterstaat
	P/B	Geen principe akkoord van RWS over zuidelijke afrit	Week 21 overleg met RWS hierover daarna uitwerken in eerst een financiële overeenkomst infrastructuur en vervolgens een uitvoeringsovereenkomst (wie doet wat – wie verwerft wat – welke procedures volgen)
	R/P	Tijdspad Tracéwet en planologische procedure verschilt van elkaar – op dit moment is nog geen uitsluitsel over welke procedure gevolgd dient te worden voor de zuidelijke afrit	Eerst principe overeenstemming met RWS – daarna onderzoek wat wel en niet onder crisis en herstelwet valt – procedure uitzetten in planning irt DKIV
	T	Zuidelijke combivariant niet haalbaar binnen financiële kaders	<ul style="list-style-type: none"> • Aparte werksessie beleggen over haalbaarheid - verkeerstechnisch – civieltechnisch – milieutechnisch – geluid – maatschappelijk – waterkering • Opstellen PVE - uitgangspunten • Overleg met RWS en Waterschap
	T	Ontwerptechnisch – geen rechtstreekse aansluiting vanuit het noorden op de westelijke parallelbaan haalbaar	Uitgangspunt vanuit DKIV
Aansluiting westelijke ontsluiting op rotonde zuidzijde DKIV niet (tijdig)gerealiseerd	T	Doortrekken van de westelijke ontsluiting – dijkweg – tot verder in DKIV niet (tijdig) toegankelijk voor zwaar verkeer	Mogelijk al voorbelasten – overleg met Waterschap
	T	separate kavel aansluitingen op westelijke ontsluiting niet mogelijk of gewenst	<ul style="list-style-type: none"> • In overleg met Waterschap • Consequenties bepalen mogelijke functiewijziging dijkweg irt Aquamarijnweg (verkeersmodel-berekeningen)
Verlengde Aquamarijnweg niet (tijdig) gereed	J	Grond vm woonwagenkamp niet tijdig beschikbaar	<ul style="list-style-type: none"> • Vorderingen DKIV • Alternatief ontsluiting via dijkweg nader onderzoeken
	RP	Consequenties inpassing kavel V228 <ul style="list-style-type: none"> • Evt geluidsscherm • Ontsluiting • zonering 	
Vertraging bij aanleg INFRA algemeen door bewaarprocedures	M/S	Besluit infra valt niet goed bij ondernemers en omwonenden	Communicatie plan gedifferentieerd naar verschillende doelgroepen
Lage afzetmarkt	F	Tegenvallend uitgiftetempo agv gehele economische crisis	Grondexploitatiebegroting nu gebaseerd op voorzichtig groeiscenario (Stec en DKIII) van

			3ha per jaar
	F	Tegenvallend uitgiftetempo agv concurrentie <ul style="list-style-type: none"> binnen de Drechtsteden is deze beperkt binnen de ruimere regio is deze groot (West Brabant) 	<ul style="list-style-type: none"> flexibiliteit in verkaveling behouden ontwikkelingsstrategie verder uitwerken ism met HbR, Prov en Rom-D promotie en acquisitie opstarten
	F	Tegenvallend uitgiftetempo agv grondprijzen	Grondprijzen zijn nu gedifferentieerd per kavel in omvang en locatie
Landbouwweg	P/B M/S	Bij een zuidelijke combivariant is er mogelijk geen mogelijkheid meer om huidig landbouwverkeer af te wikkelen over bestaand viaduct	Alternatief bedenken voor landbouwverkeer – wellicht in DKIII – mogelijk een koppeling te maken met noodzakelijke verwerving in DKIII
Inpassing windmolens	R/P	Minder uitgeefbaar terrein door aanpassingen vanuit Waterschap (grotere afstand van de dijk door mogelijk trillingshinder)	
		Uitgeefbaarheid nabijgelegen kavels	<ul style="list-style-type: none"> Hanteren van wettelijke risico contouren Evt aanpassen grondprijzen
Hoge kosten bij aanleg kabels en leidingen infra	T F	Hoge voorinvestering aanleggen hoofdinfra kabels en leidingen	<ul style="list-style-type: none"> Keuzes maken wat er moet komen Afstemming waterleiding en hoge druk ivm brandweervoorziening
	T	Afhankelijkheid energietoevoer van 1 lijn	Alternatieven bieden (wind en zonne-energie)
Geen (tijdige) verwerving	P/B	Geen akkoord gemeenteraad op verwerving - hoge kosten tgv schadeloosstelling	
Hoge kosten door div onderzoeken	T/F	Explosievenonderzoek <ul style="list-style-type: none"> diepte detectie ivm opbarstrisico innovatief en kostbaar daadwerkelijk aantreffen explosieven 	<ul style="list-style-type: none"> Kans: 2^e suppletie aangevraagd (Europees) aanbesteden van de diepte detectie en benaderen objecten
	T/F	Opbarstrisico	<ul style="list-style-type: none"> Geen additionele bouwkosten voor kopers – wel mitigerende maatregelen zoals heipalen en onderwaterbeton Principeakkoord met Waterschap over toepassen overloopgebieden als watercompensatie
	R/P	MER/BP onderzoeken	<ul style="list-style-type: none"> Onderzoeken op elkaar afstemmen Scope MER/BP afstemmen met RWS Gedetailleerde planning opstellen
	T	Geotechnisch onderzoek	<ul style="list-style-type: none"> Er is uitgegaan van een gesloten grondbalans De openbare ruimte wordt voorbelast – de uitgeefbare terreinen niet Wanneer gronden tijdig beschikbaar zijn voorbelasten ipv drainage toepassen om zettingsproces te versnellen

RISMAN invalshoeken:

T = technisch

F = financieel

R/P = ruimtelijk / planologisch

M/S = maatschappelijk / sociaal

P/B = politiek / bestuurlijk

J = juridisch

8. Kosten

De kosten voor de ontwerpfasen zijn eerder geraamd op circa € 1,9 mln. (2010 – 2011), bestaande uit apparaatskosten, inhuur van expertise (samen circa 60%) en onderzoekskosten (circa 40%). De kostenraming is gebaseerd op de plankostenscan en *expert judgement* van betrokken medewerkers. Op basis daarvan is € 1.850.000 (afgerond) aan krediet aangevraagd en gekregen.

DKIV kent echter weinig continuïteit in de voortgang van de voorbereiding; een 'waakvlamperiode', verschillende doorstarten en begin 2012 een 'verdiepingsperiode' op een aantal kerndossiers. Het project DKIV kent dan ook een overschrijding van het urenbudget (zoals eerder aangegeven in de maraps). Een overschrijding van het urenbudget door onder andere de verdieping op een aantal kerndossiers dat heeft geleid tot een vertaalslag naar het stedenbouwkundig plan. Ook de ontsluiting op de A16 heeft de nodige aandacht van het projectteam gevraagd.

Indien in 2013 - na besluitvorming over de ontsluiting op de A16 - een daadwerkelijke doorstart kan worden gemaakt dient voor de resterende projecturen een nieuw krediet aan de raad te worden gevraagd.

In onderstaand schema zijn de kosten en kredietaanvraag samengevat.

Kosten	(€)
Intern Dordrecht uren nog benodigd	312.913
Inhuur GRD en externe expertise	100.000
Onderzoeken	783.064
subtotaal	1.195.977
Onvoorzien 10%	119.598
Rentekosten	81.809
totaal te maken kosten afronden ontwerpfasen	1.397.384
totaal restant krediet	610.677
Beschikbaar gesteld krediet explosieven	200.000
Aan te vragen extra krediet voor afronding ontwerpfasen	586.707
Afgerond, aan te vragen krediet	590.000

P.S. Alle bedragen excl. btw.

Deze kosten worden als volgt gedekt:

- door deze te activeren op de Exploitatie DKIV in voorbereiding. Deze wordt betrokken bij de waardering van boekwaarde ten opzichte van de opbrengstpotentie van de gronden (marktwaarde). De marktwaarde laat een hoger bedrag zien dan de boekwaarde, waardoor de kosten inderdaad in de toekomst wordt gedekt. De kosten worden ingebracht in de nog vast te stellen grondexploitatie.
- Algemene reserve voor suppletie explosieven onderzoek, zijnde € 592.000,-, waarvan reeds € 200.000,- in 2012 aan het project is toegekend. De werkelijk gerealiseerde kosten worden jaarlijks verrekend met de algemene middelen van de stad.

Ten behoeve van het explosievenonderzoek is tweemaal een rijksbijdrage aangevraagd voor de opsporing en ruiming van conventionele explosieven (CE) uit de Tweede Wereldoorlog. De eerste suppletieaanvraag (2011) heeft in een rijksbijdrage geresulteerd van € 592.000,-. Een tweede suppletieaanvraag is voor 1 maart 2013 ingediend. Hierin is een bijdrage voor zowel de voorbereiding als uitwerkingsfase van € 1.551.000,- aangevraagd. In de mei- cq juni-circulaire wordt bekend gemaakt of de gemeente deze rijksbijdrage ontvangt.

9. Communicatie

In verband met de economische en financiële belangen voor de gemeente is vooralsnog zorgvuldige communicatie in- en extern gewenst. Dit geldt ook voor rijk (Rijkswaterstaat is projecteigenaar aanpassing verkeersknoop A16/N3) en provincie ten aanzien van de behandeling van de voorstellen door politieke organen.

In overleg met communicatiemedewerkers wordt een plan van aanpak opgesteld voor de korte termijn (communicatie van dit raadsbesluit met de stad, zoals de bedrijven en omwonenden in het WDO-gebied).

Daarnaast is bij een actief grondbeleid van de gemeente een goede afstemming van het moment van verwerving van de gronden – mits minnelijk traject haalbaar – en een (voldoende) akkoord cq besluitvorming over de ontsluiting van DKIV op de A16 en het opstarten van de bestemmingsplanprocedure absoluut noodzakelijk. Dit is cruciaal voor de financiële haalbaarheid.

Te zijner tijd zal, in het kader van de procedures voor de MER en het bestemmingsplan, meerdere keren de gelegenheid worden geboden om te reageren op deze documenten.

BIJLAGE

Stand van zaken ondersteunende onderzoeken

Een aantal ondersteunende onderzoeken zijn reeds uitgevoerd of worden uitgevoerd:

Onderzoek	Stand van zaken
Archeologisch onderzoek	Het archeologisch onderzoek bestaat uit een veldonderzoek op basis waarvan een rapport wordt opgesteld en afhankelijk van de resultaten al dan niet vervolgonderzoek wordt geadviseerd. Het veldwerk hoeft alleen uitgevoerd te worden in het noordelijke deel van het plangebied. Het is reeds voor de helft uitgevoerd. Een voltooiing van dit veldonderzoek wacht op het vrijgeven van explosieven ter plaatse van het te nog te onderzoeken gebied.
Cultuurhistorie	Het gebied kent een potentieel gemeentelijk monument zijnde het Beerpoldergemaal. Dit gemaal is gemeentelijk eigendom en bevindt zich direct onderaan de dijk binnen de zone van de dijkverzwaring. Het staat in dat kader op de sloophnominatie. Voordat het gesloopt wordt, moet ter documentatie een bouwhistorisch onderzoek van het gemaalcomplex uitgevoerd worden en eventueel behoudens waardige inventaris veiliggesteld en overgedragen worden aan het Stadsdepot.
Milieuzonering onderzoek	Onderzoeken dienen te worden geactualiseerd.
Milieukundig onderzoek –ten behoeve van bodemsanering	In 2011 is milieukundig onderzoek verricht in het plangebied. Onderzoek heeft uitgewezen dat in het plangebied een viertal vervuilde locaties aanwezig zijn. Tevens is per locatie een mogelijke saneringsvariant inclusief kosteninschatting gegeven. De grootst vervuilde locatie is aan de Rijkstraatweg 181 (zuidpunt van het plangebied - tegen Transberg aan) waar een volledige ontgraving en afvoeren van de verontreinigde grond wordt voorgesteld. De bodemsanering is opgenomen in de Nota Uitvoering Bodemsanering Dordrecht 2013.
Luchtkwaliteit Geluidhinder Externe veiligheid	De beoogde ontwikkelingen (DKIV en infrastructuur) hebben invloed op genoemde milieuaspecten. Onderzoek is nodig om te kunnen beoordelen wat de gevolgen zijn. Primaire eis is dat wordt voldaan aan wettelijke kaders, secundair of kan worden voldaan aan de eis van een "goede ruimtelijke ordening.
Flora & fauna – toets Natura 2000	DKIV ligt in de nabijheid van één of meer Natura 2000 gebieden (o.a. Biesbosch). Bij verdere planvorming wordt invloed op deze gebieden betrokken en zonodig een verslechtings- en verstoringstoets uitgevoerd voor het bestemmingsplan.
Verkeerskundig onderzoek	Voor DKIV zijn een aantal varianten doorgerekend door Grontmij (knoop A16/N3 en parallelstructuur – verkeersintensiteiten verkeersmodel). De variant kwart klaverblad A16/N3 met bufferstrook en aansluiting op DKIV is nog niet doorgerekend. Zodra duidelijkheid is over de gekozen oplossing voor de knoop en de voorkeursvariant van DKIV dient dit doorgerekend te worden. Op deze manier wordt inzichtelijk gemaakt wat dit betekent voor de verkeersdoorstroming in het WDO gebied en op de A16. Bijvoorbeeld wat de verkeersintensiteit op de Verlengde Aquamarijnweg wordt en of daarmee een 2*2 of 2*1 ontsluitingsweg noodzakelijk wordt. Tevens dient een herkomst bestemmingsmatrix opnieuw te worden opgesteld.
Explosievenonderzoek	93 ha verdacht op ondiep gelegen explosieven en 24 ha verdacht op diep

	<p>gelegen explosieven.</p> <p>Het onderzoek is grotendeels uitgevoerd met uitzondering van de nog te verwerven percelen en ter plaatse van de bestaande kassen in het gebied. De eigenaar van het grootste nog te verwerven perceel (33ha) geeft vooralsnog geen toestemming geeft om zijn grond te betreden voor betreffende onderzoeken.</p> <p>ca. 58 ha reeds vrijgegeven gebied ca. 35 ha nog objecten te benaderen en evt explosieven te ontruimen ca. 30 ha nog te detecteren gebied</p>
Geotechnisch en geohydrologisch onderzoek (o.a. t.b.v. zettings- en stabiliteitsberekeningen)	<p>In het noordelijke deel van het plangebied zijn sonderingen uitgevoerd ten behoeve van indicatieve zettingsberekeningen. In 2012 zijn peilbuizen geplaatst en frequent ingemeten teneinde het opbarstrisico te kwantificeren.</p> <p>Ten behoeve van definitieve zettings- en stabiliteitsberekeningen dienen meerdere boringen en sonderingen verspreid over het plangebied te worden uitgevoerd. Hiervoor dient eerst het terrein te zijn vrijgegeven op explosieven.</p>
Onderzoek naar hoogteligging	Het terrein is reeds ingemeten en hoogteligging bekend.
Onderzoek naar kabels en leidingen	<p>Aan de hand van een oriëntatiemelding kan de actuele stand van zaken met betrekking tot de kabels en leidingen in beeld worden gebracht. Er zijn geen buisleidingen (grote leidingen van 1 meter doorsnede en leidingen van gasunie, stikstof, ed) die zich binnen de grenzen van het plan bevinden.</p> <p>In het plangebied kunnen oude en nog in gebruik zijnde K&L liggen ten behoeve van aansluitingen op gebouwen. Deze hebben geen invloed op de ontwikkelingen van DKIV, ze worden omgelegd of opgeruimd.</p>