

## Bestemmingsplan

### "Stadspolder, Vissershoek en Oudelandshoek"

(het gebied tussen de Rondweg N3, het Wantij, Wantijdijk, de Zeedijk en de Noordendijk)

Gemeente DORDRECHT

Stadsontwikkeling

Toelichting deel uitmakend van het bestemmingsplan

"Stadspolder, Vissershoeek en Oudelandshoeek"

GEMEENTE DORDRECHT  
Stadsontwikkeling

*Behoort bij het raadsbesluit d.d. 11 maart 2008 tot vaststelling van het bestemmingsplan.*

# INHOUDSOPGAVE VAN DE TOELICHTING

Hoofdstuk 1.	I N L E I D I N G.....	3
Hoofdstuk 2.	P L A N G E B I E D.....	5
	2.1. Ligging en begrenzing.....	5
	2.2. Historische ontwikkeling.....	5
	2.3. Beschrijving van het gebied.....	6
	2.3.1. Ruimtelijke en stedenbouwkundige karakteristiek.....	6
	2.3.2. Functionele karakteristiek/huidig gebruik.....	10
	2.3.3. Verkeersstructuur.....	14
	2.3.4. Cultuurhistorische en archeologische aspecten.....	16
Hoofdstuk 3.	J U R I D I S C H P L A N O L O G I S C H K A D E R.....	19
Hoofdstuk 4.	B E L E I D S L I J N E N.....	20
	4.1. Rijks-, Provinciaal en Regionaal beleid.....	20
	4.1.1. Algemeen.....	20
	4.1.2. Streekplan Zuid-Holland Zuid (2000).....	20
	4.1.3. Beheersplan Waterschap Hollandse Delta.....	20
	4.1.4. Beleidslijn grote rivieren.....	22
	4.2. Gemeentelijk beleid.....	22
	4.2.1. Stadsplan.....	22
	4.2.2. Dordt Spreekt.....	22
	4.2.3. Wonen.....	22
	4.2.4. Verkeer en Vervoer.....	23
	4.2.5. Groenvoorzieningen.....	24
	4.2.6. Economie.....	25
	4.2.7. Prostitutiebeleid.....	26
Hoofdstuk 5.	B E S C H R I J V I N G V A N H E T P L A N.....	27
	5.1. Keuze planmethodiek.....	27
	5.2. Bestemmingen.....	27
Hoofdstuk 6.	M I L I E U - A S P E C T E N.....	43
	6.1. Ecologie/natuur in de stad.....	43
	6.2. Wet geluidhinder.....	44
	6.2.1. Algemeen.....	44
	6.2.2. Wegverkeerslawaai.....	44
	6.2.3. Spoorweglawaai.....	45
	6.2.4. Industrielawaai.....	45
	6.3. Externe veiligheid.....	47
	6.3.1. Algemeen.....	47
	6.3.2. Huidige situatie.....	48
	6.3.3. Maximale invulling geldende bestemmingsplannen.....	53

	6.3.4. Bestemmingsplan Stadspolder, Vissershoeek en Oudelandshoeek..	54
6.4.	Bodemkwaliteit .....	63
6.5.	Luchtkwaliteit.....	64
6.6.	Watertoets .....	65
	6.6.1. Beleidslijn grote rivieren. ....	65
	6.6.2. Waterkering .....	66
	6.6.3. Stedelijk Waterplan .....	67
	6.6.4. Veiligheid tegen inundatie en wateroverlast.....	69
	6.6.5. Rioleringsstelsel/afvalwater.....	69
	6.6.6. Bestemmingsplan.....	70
Hoofdstuk 7.	U I T V O E R B A A R H E I D.....	71
	7.1. Maatschappelijk .....	71
	7.2. Financieel .....	71
Hoofdstuk 8.	R E S U L T A T E N O V E R L E G.....	72

Bijlagen:

1. Achtergronden van de binnen het plangebied gelegen elementen met cultuurhistorische waarden
2. Akoestisch onderzoek Weg- en railverkeerslawaai & industrielawaai bestemmingsplan Stadspolder, Vissershoeek en Oudelandshoeek (Milieudienst Zuid-Holland Zuid (DM 05.7107 – 22 december 2005)
3. Aanvullende berekening industrielawaai en wegverkeerslawaai, (Milieudienst Zuid-Holland Zuid (DM 06.7107 – 14 december 2006)
4. Besluit van Gedeputeerde Staten d.d. 19 juli 2007 tot vaststelling hogere grenswaarden

## Hoofdstuk 1. INLEIDING

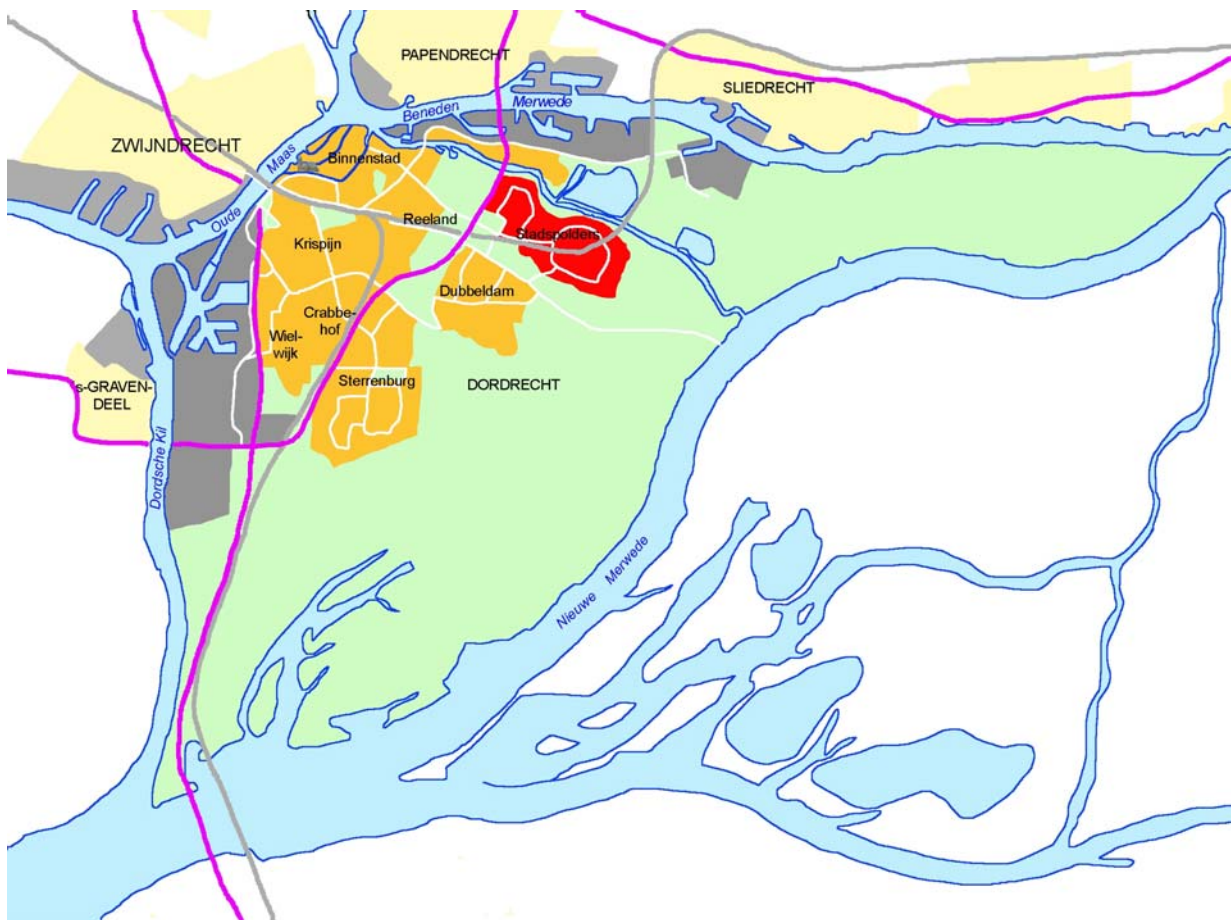
Voor de oorspronkelijke stadsuitbreidingswijk “Stadspolders” gelden thans vijf bestemmingsplannen: drie voor verschillende wijkdelen, een art. 11 WRO-wijzigingsplan voor een klein deel van Stadspolders en een plan voor het deel met bedrijven en maatschappelijke functies nabij de N3.

Het plan voor “Stadspolder” is al van wat oudere datum (1994) terwijl voor “Oudelandshoek” het globale bestemmingsplan van kracht is op basis waarvan dit wijkdeel tot stand is gebracht (1993). Dat geldt ook voor het bedrijven- en scholengebied waar het bestemmingsplan “Corridor” geldt (1996).

Gelet op de ouderdom van de plannen en het feit dat inmiddels nagenoeg alle bebouwing tot stand is gebracht, bestaat behoefte aan actualisering van de plannen. De bestaande situatie is daarbij leidend. Voor de nog niet ingevulde locaties binnen het plangebied wordt geregeld welke functies en bebouwing tot stand gebracht kan worden. Veelal is hierbij uitgegaan van de regeling in de geldende bestemmingsplannen.

Voor het wijkdeel “Vissershoeek”, gelegen tussen Stadspolder en Oudelandshoek, is in 2002 een nieuw bestemmingsplan in werking getreden (“bestemmingsplan Vissershoeek”). Het ligt voor de hand ook dit deel van de wijk in het nieuwe bestemmingsplan te voorzien van een nieuwe juridisch planologische regeling.

Onderhavig bestemmingsplan heeft daardoor betrekking op de totale oorspronkelijke uitbreidingswijk “Stadspolders”.



Figuur 1: Ligging plangebied binnen de gemeente Dordrecht

Binnen Dordrecht is één van de mede-uitgangspunten voor nieuw op te stellen bestemmingsplannen: de mogelijkheid dat deze op korte termijn digitaal kunnen worden aangeboden. In- en externen kunnen dan via de computer op gemakkelijke wijze het bestemmingsplan raadplegen. In het kader daarvan bestaat behoefte aan een gedetailleerd kaartbeeld. Ook dat is een reden voor herziening van de nu geldende bestemmingsplannen.

De derde reden voor een nieuw bestemmingsplan is de beoogde wijziging van de geluidszone rond het industrieterrein Staart. Oorspronkelijk lag het gehele gebied Stadspolders binnen de 50-55 dB(A)-geluidszone rond het industrieterrein Staart. In 2005 is door inwerkingtreding van het bestemmingsplan "Herziening zone industrielawaai Staart" de geluidszone verschoven richting industrieterrein, waardoor een deel van het plangebied buiten de zone is komen te liggen. De afgelopen tijd is gewerkt aan actualisering van het geluidszonebewakingsmodel van het industrieterrein Staart. Daaruit vloeit voort, dat de 50 dB(A)-zonegrens rond het industrieterrein Staart voor het overgrote deel van het plangebied opnieuw kleiner kan worden. Ook de wijziging van de geluidszone is in dit plan opgenomen.

Bij het bepalen van de begrenzing van het plangebied is gezocht naar in het gebied herkenbare begrenzingen en is aangesloten op geldende bestemmingsplannen in de omgeving. In hoofdstuk 2 is op de ligging en begrenzing van het plangebied ingegaan. Tevens is een beschrijving van het gebied gegeven. In hoofdstuk 3 is aangegeven welke bestemmingsplannen worden herzien, terwijl in hoofdstuk 4 de uitgangspunten voor het bestemmingsplan zijn verwoord. In het hoofdstuk "Beschrijving van het plan" (hfst. 5) is inhoudelijk ingegaan op dit bestemmingsplan. In dit hoofdstuk wordt de regeling zoals vastgelegd in de voorschriften van het bestemmingsplan beschreven en waar nodig toegelicht. In het daaropvolgende hoofdstuk 6 worden de milieuaspecten aan de orde gesteld. In de hoofdstukken 7 en 8 zijn de resultaten van de inspraakronde en het artikel 10 BRO-overleg vermeld.

## Hoofdstuk 2. PLANGEBIED

### 2.1. Ligging en begrenzing

Het voorliggende bestemmingsplan "Stadspolder, Vissershoeek en Oudelandshoek" regelt de bestemmingen en het gebruik van gronden in het gebied dat globaal begrensd wordt door:

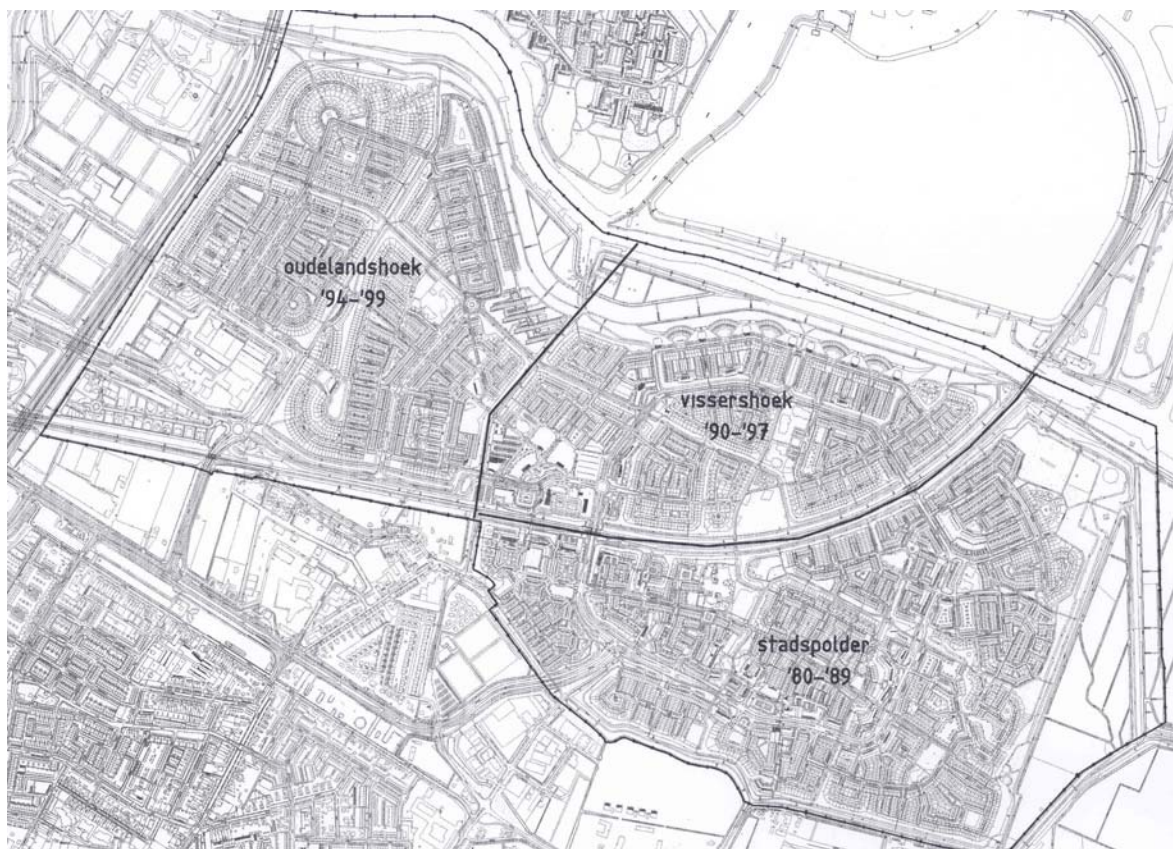
- de Rondweg N3 in het westen (plangrens bestemmingsplan "Dordwijkzone, westzijde Rondweg");
- het Wantij in het noorden (plangrens bestemmingsplan "Merwedepolder" en ontwerpbestemmingsplan "Oostzijde bedrijvengebied Staart");
- de Wantijdijk en de Zeedijk in het oosten (plangrens bestemmingsplan "Partiële herziening u.i.h. Dubbeldam"); en
- de Noordendijk in het zuiden (plangrenzen bestemmingsplannen "Dubbeldam" en "De Hoven").



Figuur 2: begrenzing plangebied bestemmingsplan.

### 2.2. Historische ontwikkeling

Tussen 1980 en 2000 is in drie delen de wijk Stadspolders gebouwd. Nadat in 1989 Stadspolder zo goed als gereed was volgde Vissershoeek, het tweede wijkdeel. In 1994 is gestart met bouwactiviteiten in Oudelandshoek.



Figuur 3: onderscheid wijkdelen Stadspolder, Vissershoeek en Oudelandshoek met bijbehorende tijdsperioden van de bouw.

### 2.3. Beschrijving van het gebied

In deze paragraaf wordt –vanuit verschillende oogpunten– het gebied beschreven. In hoofdstuk 5 is aangegeven welke bestemmingen zijn onderscheiden en op welke wijze karakteristieken in de bestemmingen tot uitdrukking zijn gebracht.

#### 2.3.1. Ruimtelijke en stedenbouwkundige karakteristiek

Binnen het plangebied is sprake van drie wijkdelen. Alle drie de wijkdelen worden ingeklemd door wegen, dijken of water. Stadspolder ligt tussen de Noordendijk, de Bildersteeg en de spoorbaan Dordrecht-Geldermalsen. Vissershoeek ligt tussen de spoorbaan, het Wantij en de Loswalweg en Oudelandshoek tussen de Loswalweg, de spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen, de N3 en het Wantij.

De waterkerende Wantijdijk ligt aan de noordkant van het plangebied en begrenst de rand van de wijk. De dijk is voorzien van extra flauwe taluds, waardoor er meer mogelijkheden zijn voor recreatie (o.a. een fietspad van/naar het buitengebied). Binnen het plangebied is de dijk ook benut voor bebouwing: het betreft de noord-oostelijke bebouwing van Oudelandshoek en binnen Vissershoeek een deel van het project "Groene Oever". Het Wantij, dat met de oeverbeplanting onderdeel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur, wordt aan de oostzijde van het plangebied gekruist door een spoorbrug en –nog iets oostelijker– door een fietsbrug.

De op hoogte liggende spoorbaan loopt dwars door het plangebied en zorgt voor een herkenbare begrenzing van de wijkdelen Stadspolder en Vissershoeek. De taluds hebben een ecologische functie.





De bestaande oude polderwegen als de Loswalweg en de Bildersteeg in noord-zuidrichting en de Middelweg in oost-westrichting zijn gehandhaafd en opgenomen in de stedenbouwkundige opzet van de wijk. Daarnaast is in het westelijk deel van het plangebied direct ten noorden van de Chico Mendesring een deel van de oorspronkelijke bekading van de Nieuwe Noordpolder gehandhaafd. Langs het Wantij ligt bij 't Vissertje nog een restant van de kade rond de voormalige polders. De Loswalweg tussen Vissershoek en Oudelandshoek ligt eveneens op hoogte en werkt daardoor en ook door de aanwezige boomstructuur geleidend in de wijk.

Zowel de Loswalweg, de Bildersteeg en de Middelweg vormen thans belangrijke routes voor langzaam verkeer. Voor autoverkeer is de wijk vanaf het westen (Noordendijk) en vanuit het zuiden (via de Hastingsweg en de Recklinghausenweg) toegankelijk. Langzaam verkeer kan daarnaast ook vanaf het noorden via de brug over het Wantij het plangebied bereiken. Via de dwars door de wijkdelen Stadspolder en Visserhoek gelegen Stadspolderring en de dwars door Oudelandshoek gelegen Chico Mendesring worden de verschillende buurten ontsloten. Op de ontsluitingsmogelijkheden en op de bereikbaarheid met openbaar vervoer, auto en fiets wordt in par. 2.3.3. nader ingegaan.

Bij de totstandkoming van Stadspolder is gestreefd naar 67% laagbouw en 33% gestapelde bouw. Uitgangspunt was daarnaast concentratie van bewoners nabij het buurtwinkelcentrum. Daardoor is rondom het Pearl Buck-erf een relatief hoge dichtheid van woningen aanwezig. Daarentegen is de dichtheid bij de landschappelijk waardevolle randen, zoals aan de Bildersteeg, lager. Ook de hoogte van de bebouwing is aan de randen van dit wijkdeel lager. Bij een kortere afstand tot het genoemde winkelcentrum neemt de bouwhoogte toe. Daardoor is aan en rond het Pearl Buck-erf alsmede nabij het station Stadspolder en langs een deel van de hoofdontsluitingsroute van de wijk (de Stadspolderring) sprake van grotere bouwhoogten.



Ook binnen Vissershoeek is sprake van een grote verscheidenheid aan woonvormen. Zo zijn er onder meer laagbouwoningen, dijkwoningen en gestapelde woningen tot stand gebracht. De bouwhoogte varieert van 9 tot 14 m. Langs de Wantijdijk is sprake van wat hogere bebouwing. Daarnaast is de bouwhoogte rondom het centrumgebied in twee stappen verhoogd naar circa 25 m en 65 m. Stedenbouwkundig is dit centrum ingezet op een royaal plein, heldere winkelstraten en het oplossen van hinder van laden en lossen en het verdiept parkeren op het stationsplein. Van de twee parkeerconcentraties heeft het oostelijk gelegen terrein een specifieke inrichting gekregen en is daardoor multifunctioneel bruikbaar. De luifels van het opmerkelijk vormgegeven paviljoen (snackbar) zijn elementen om windhinder te beperken.

Naast de traditionele woonvormen kent Vissershoeek ook bijzondere architectuur. Dat komt niet alleen tot uiting in de vormgeving, maar ook in het gebruik van materiaal en kleur. In Vissershoeek is voor wat betreft de architectuurbenadering gekozen voor het toepassen van lichte kleuren. De traditionele kap heeft langzaam plaatsgemaakt voor platte daken, een architectuur die is voortgezet in Oudelandshoek.

Qua bijzondere architectuur kunnen genoemd worden:

- a. het pilot-project Groene Oever: 484 woningen waarbij nadrukkelijk meer aandacht is besteed aan de architectonische en stedenbouwkundige kwaliteitsaspecten. Er is gekozen voor een strakke, heldere stedenbouwkundige opzet. Het plan bestaat uit een grote diversiteit aan woontypen, alle sterk op elkaar afgestemd met kenmerkende platte daken, stuc-afwerking en kleurgebruik. De Wantijdijk is prominent in het plan opgenomen, wat onder meer is terug te vinden in een bijzonder type dijkwoning;



- b. de woontoren Sequoia: een van de hoogste gebouwen in Dordrecht (ca. 65 m) dat is gesitueerd in het centrumgebied van de wijk. De begane grond kan in gebruik genomen worden voor dienstverlening. Op alle verdiepingen boven de tweede en derde laag, die in gebruik zijn voor parkeren, wordt gewoond. Kenmerkend is de slanke, ietwat ovale vorm van de toren geplaatst op een "trapeziumvormige" onderlaag;
- c. het winkelcentrum Bieshof: drie afzonderlijke winkelblokken (met woningen erboven) die met luifels aan elkaar verbonden zijn. Aan de kant van de Groene Zoom completeert een paviljoen in de vorm van een schotel het winkelcentrum. Vanuit kwaliteitsoogpunt is extra geïnvesteerd in het ontwerp van de woonomgeving;
- d. de kerk aan het Van Eesterenplein: gelegen nabij het winkelcentrum Bieshof en de woontoren Sequoia. De ronde vorm van het gebouw met daarop liggend een schuin dak is een voorbeeld van opvallende architectuur;

- e. het station en het Multifunctionele Centrum (Palet): vallen op door de zorgvuldige detaillering, het kleurgebruik en de materiaalkeuze.



Ten slotte kan voor Vissershoeck worden opgemerkt, dat -direct ten zuiden van de in dit wijkdeel gelegen concentratie van onderwijsvoorzieningen- sprake is van een grote centrale speelplek. Deze speelplek maakt onderdeel uit van de groenstructuur van de wijk; zie daarvoor paragraaf 2.3.2. onder g.

Oudelandshoek is het meest recent tot stand gebracht. Gestapelde bebouwing komt in dit wijkdeel van het plangebied nauwelijks voor. Er is hoofdzakelijk sprake van eengezinswoningen in twee of drie bouwlagen. Karakteristiek is, dat nagenoeg uitsluitend sprake is van bebouwing met plat dak. Ter verbijszondering staan slechts op enkele incidentele locaties woningen met een kap (van maximaal 15 graden).

Langs de Wantijdijk is woonbebouwing in en op de dijk tot stand gebracht.

Op een tweetal locaties is binnen Oudelandshoek sprake van woonwagenstandplaatsen. Het gaat om 14 plaatsen aan de Amazone en 11 plaatsen aan de Merbau. Deze woonwagenstandplaatsen zijn opgenomen in het stedenbouwkundig ontwerp van de woonwijk en gelijktijdig met de omliggende woonbebouwing tot stand gebracht.



Bij de opzet van Oudelandshoek is aandacht besteed aan diverse milieu-aspecten. Dat heeft geleid tot bijvoorbeeld minder asfalt, natuurlijke oevers, riet, grassdaken, een parkeersysteem voor bezoekers en optimale fietsroutes (korte weg naar de voorzieningen).

### 2.3.2. Functionele karakteristiek/huidig gebruik

#### a. Wonen

In het overgrote deel van het plangebied is sprake van wonen. Op de totstandkomingstermijnen en de verschillende woningtypologieën is in de vorige paragrafen al ingegaan. Er is zowel sprake van huur- als van koopwoningen.



#### b. Detailhandel en dienstverlening.

Concentratie van detailhandel is kenmerkend: binnen het plangebied is sprake van een tweetal winkelcentra. Winkelcentrum Bieshof ligt op de grens van Vissershoeke en Oudelandshoeke aan het Van Eesterenplein en fungeert als centrum voor geheel Stadspolders. Daarnaast is aan het Pearl Buck-erf, centraal in het wijkdeel Stadspolder, het buurtwinkelcentrum gevestigd. Buiten deze twee locaties is van detailhandel en dienstverlening geen sprake.

Het winkelcentrum Bieshof heeft een oppervlakte van ca. 7.650 m<sup>2</sup>. Naast detailhandel en dienstverlening is sprake van horeca. Voor die functie is onder meer het voor het winkelcentrum aanwezige paviljoen in gebruik. Op de verdiepingen boven de winkels zijn woningen aanwezig.

Van wonen is ook sprake boven de winkels in het buurtwinkelcentrum Stadspolder. Na de recente uitbreiding bedraagt de oppervlakte ca. 3.000 m<sup>2</sup>. Ook hier is sprake van detailhandel, dienstverlening en enige horeca.

#### c. Maatschappelijke voorzieningen

Verspreid over het plangebied is sprake van maatschappelijke voorzieningen. Het gaat om scholen die op verschillende locaties binnen het plangebied voorzien in de kinderopvang- en onderwijsbehoefte uit de wijk (bijvoorbeeld peuterspeelzalen, kinderdagverblijven, buitenschoolse opvang en basisscholen). Voor een deel is sprake van semi-permanente voorzieningen (de locatie aan het J. Nabererf).

Daarnaast is aan de zuid-westzijde van het plangebied sprake van een scholenconcentratie waar naast basisonderwijs ook ander onderwijs wordt geboden (bijvoorbeeld agrarisch- en ander voortgezet onderwijs). Op deze locatie is ook een kinderdagverblijf (Groenland) aanwezig, is sprake van het Dijckhuis (een verpleeghuis met bewoners die lijden aan het syndroom van Korsakov) en is een psychiatrisch behandelcentrum gevestigd.

Naast kinderopvang en onderwijs is nabij het winkelcentrum Bieshof sprake van een tweetal kerken en is in Stadspolder een buurthuis aanwezig.



#### d. Gemengd gebied

Direct tegenover het winkelcentrum Bieshof ligt een gebied met verschillende functies. Daar is onder meer sprake van een gezondheidscentrum, van het station Stadspolder en van een Multifunctioneel Centrum (Palet) en van de combinatie ouderenhuisvesting-kerk.

Zo is de begane grond van het gebouw nabij de ingang van het station Stadspolder op dit moment in gebruik bij huisartsen, een tandarts en een logopediste. Daarnaast is in het pand een apotheek en het consultatiebureau/wijkverpleging gevestigd. Net zoals boven het winkelcentrum Bieshof is ook boven het gezondheidscentrum sprake van de woonfunctie.

In de voorzieningenstrook nabij het station is een multifunctioneel centrum tot stand gebracht. Naast kantoorvestigingen zijn in dit gebouw een openbare bibliotheek en het sociaal cultureel werk gevestigd. Daarnaast kunnen delen van het pand gebruikt worden als sporthal en voor horeca (grand café met terras).



Het oostelijk deel van de voorzieningenstrook langs de spoorbaan (de hoek Stadspolderring/Dudokplein) zijn recent ingevuld. Over het algemeen is sprake van wonen op de verdiepingen en (maatschappelijke) voorzieningen op de begane grond.

Ten slotte kunnen binnen dit gemengde gebied als bestaande niet-woonfuncties tevens het station Dordrecht-Stadspolders met –nabij de ingang van dit station– een snackbar genoemd worden.

#### e. Recreatief knooppunt 't Vissertje

In het kader van de uitvoering van het "Herinrichtingsplan recreatief knooppunt 't Vissertje" zijn en worden de bestaande recreatieve doeleinden in het noordelijk deel van het plangebied uitgebreid en versterkt (zie par. 5.2. onder h). Het gaat daarbij om het aan het eind van de Loswalweg en ten noorden van de Wantijdijk gelegen gedeelte van het plangebied waar nu onder

meer camping 't Vissertje aanwezig is. De Wantijdijk maakt onderdeel uit van het recreatief fietspadennet in Dordrecht.

Aan de oostgrens van Oudelandshoek is aan de Meranti sprake van een recreatieve functie in de vorm van een speeltuin.

#### f. Bedrijven

Aan de westzijde van het plangebied is het kleinschalige bedrijventerrein "Groene Zoom" aanwezig. Het gaat hier om een bedrijventerrein met nabij de Rondweg N3 nog enkele bestaande woningen. Daarnaast is in een deel van de bebouwing aan de zuid-zijde van de wijk Oudelandshoek sprake van bedrijvigheid. Hoofdfunctie is op deze locaties echter het wonen. Het gaat om woon/werk-eenheden. De panden hebben de uitstraling van woningen, maar bij het ontwerp is op de begane grond de mogelijkheid gecreëerd om in de eigen woning een niet-woonfunctie uit te oefenen.



#### g. Water, waterkering, groen, speelvoorzieningen en spoorbaan

Binnen het woongebied en de daarvan onderdeel uitmakende groenstroken, is op diverse plaatsen sprake van waterpartijen. Buiten de woonwijk ligt aan de noordkant van het plangebied het relatief brede Wantij, terwijl nabij de Loswalweg sprake is van een kleinschalige jachthaven. Langs het Wantij loopt de Wantijdijk. Deze dijk heeft een waterkerende functie.

Elders rond, maar ook binnen de woonwijk is sprake van sloten en waterpartijen. De oppervlakte van het water bedraagt in totaal 264.177 m<sup>2</sup>. De binnen de structurele groenzones gelegen watergangen vervullen tevens een natuurfunctie. Als het water (nagenoeg) direct is gesitueerd nabij de woonfunctie is het water gebruikt om een specifieke woonsituatie te creëren.



Een onderscheid moet gemaakt worden tussen het groen in de woonomgeving, groen langs hoofdontsluitingsroutes en het structurele groen in het plangebied. Tot het structurele groen behoort het groen langs de randen van de verschillende wijkdelen in het plangebied: langs de N3, langs het Wantij, langs de spoorbaan Dordrecht-Geldermalsen, langs de Loswalweg, langs de Noordendijk en langs de Bildersteeg. Daarnaast gaat het om de verschillende groene aders die dwars door de wijk lopen: het groen ter plaatse en in het verlengde van de oorspronkelijke Middelweg dat in het zuid-oostelijk deel van Vissershoeek aansluit op de open groene ruimte en daarmee op de groenvoorzieningen langs de spoorbaan. In alle drie de wijkdelen is sprake van een groene ader in noord-zuidrichting: in Oudelandshoek langs het fietspad (Flamingopad), in Vissershoeek van de centraal in het project de Groene Oever gelegen waterpartij tot de open groene ruimte en in Stadspolder vanaf de groene ruimte aan de zuidkant van de spoorbaan tot de Noordendijk.

De belangrijke ontsluitingsroutes van de wijk zijn ontworpen met en voorzien van een duidelijke groenzone. Dit is het geval bij de Recklinghausenweg, de Stadspolderring, de Groene Zoom, de Chico Mendesring en de Hastingsweg.



Figuur 4. a. structureel groen (■) en b. ontsluitingsroutes met belangrijke groenbegeleiding (■ ■ ■) binnen het plangebied.

Naast het structurele groen en de groene ontsluitingsroutes is binnen het plangebied op tal van locaties sprake van groen dat onderdeel uitmaakt van de woonomgeving. Dit betreft bijvoorbeeld groen langs straten en fietspaden en groen op pleinen.

Binnen het groen is op een groot aantal plaatsen sprake van zowel kleine als grotere speelplaatsen. Het gaat hierbij om openbaar toegankelijke speelplaatsen die per locatie in omvang variëren.



Temidden van de groene zones ligt ten zuiden van de wijkdelen Oudelandshoek en Vissershoeck de spoorbaan (onderdeel van het traject Dordrecht-Geldermalsen). Dit tracé is een op niveau gelegen groenvoorziening. In het midden van het plangebied is sprake van het station Stadspolders.

#### h. Agrarische doeleinden

Het gebied tussen de Bildersteeg en de Wantij- en de Zeedijk vormt een overgangszone tussen het bebouwde gedeelte van Stadspolder en het buitengebied van de Noord Bovenpolder. Het gebied heeft thans een agrarische functie. Bebouwing is nauwelijks aanwezig.

#### i. Leidingen en straalpad

In het oostelijk deel van het plangebied is sprake van belangrijke leidingen. Ondergronds zijn een bovenlokale oppervlaktewatertransportleiding en een grondwatertransportleiding aanwezig. Bovengronds bevindt zich –ingepast binnen de groenstructuur– een gedeelte van de 380 kV-verbinding Dordrecht-Crayesteyn-Maasvlakte. Daarnaast is sprake van andere leidingen, zie daarvoor par. 5.2. onder o.

### 2.3.3. Verkeersstructuur

De hoofdontsluiting voor het autoverkeer en openbaar vervoer van de wijk Stadspolders vindt plaats via een tweetal ringen, die onderling verbonden zijn. Eén ring, de Stadspolderring, gaat door Stadpolder en Vissershoeck, de andere -de Chico Mendesring- door Oudelandshoek. Ter hoogte van het winkelcentrum Bieshof zijn beide ringen met elkaar verbonden door middel van de Groene Zoom. De wijkafwikkeling van autoverkeer vindt plaats via de Provinciale weg die bereikbaar is via de Hastingsweg en de Recklinghausenweg.

Er bestaan ideeën om tussen de wijken Oudelandshoek en de Merwedepolder en dus over het Wantij een brug aan te leggen. Bij het ontwerp van het wijkdeel Oudelandshoek is hiermee rekening gehouden. Omdat het niet de verwachting is dat de brug binnen de planperiode van dit bestemmingsplan zal worden aangelegd is de totstandbrenging van deze verbinding niet in dit bestemmingsplan opgenomen.

Het ringsysteem binnen de wijk heeft een belangrijke functie voor de afwikkeling van autoverkeer: op die ringweg staat het “snelle” verkeer voorop. De woonstraten komen uit op de ringweg en via die straten zijn de woonerven te bereiken. Daar staat niet de afwikkeling van het verkeer, maar de woonomgeving voorop.

In Oudelandshoek is ten behoeve van bezoekers per auto een parkeersysteem ontwikkeld. Essentie is dat bezoekers hun auto op of direct aansluitend aan de wijkverzamelweg parkeren en via een voetgangersnetwerk het te bezoeken adres vinden. Door middel van bebording waarop straatnamen en huisnummers zijn vermeld worden deze routes ondersteund.





Figuur 5: fietsroutes in het plangebied.

Fietsverkeer kan binnen het plangebied gebruik maken van bestaande voorzieningen langs de hoofdontsluitingsroutes en bijvoorbeeld over de Noordendijk, de Groene Zoom, de fietsroute langs de spoorbaan, de Middelweg en de Loswalweg. De Wantijdijk is in gebruik als recreatief fietspad. Belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van de wijk was het tot stand brengen van aparte voorzieningen voor fietsers. In dat kader is een fijnmazig net van fietspaden gerealiseerd. Zo loopt er door de wijk een fietspadennet dat direct uitkomt bij de belangrijkste voorzieningen, zoals winkels en scholen.



Wat betreft het openbaar vervoer rijdt er via de gebiedsontsluitingswegen een aantal buslijnen naar zowel het binnen het plangebied gelegen Station Stadspolders als naar de voorzijde van het Station Dordrecht Centraal.

In april 1997 is door de gemeente Dordrecht een verkeersveiligheidsplan opgesteld. Hierin is geconstateerd dat met de toenmalige aanpak van de verkeersveiligheidsproblematiek de doelstellingen ten aanzien van het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers niet zou worden bereikt. Een curatief verkeersveiligheidsbeleid, teneinde verkeersslachtoffers te voorkomen, is het beleid landelijk bekend onder DUURZAAM VEILIG.

Ook is in de 1997 de Beleidsvisie Verkeer en Vervoer opgesteld. Het plan beschrijft de mogelijkheden om de groei van het autoverkeer in te perken. Het vormt een kader voor de uitwerking van de verkeers- en vervoersvraagstukken. Verkeersveiligheid is een belangrijk onderdeel. Met name de functies van de wegen en de inrichting van de verblijfsgebieden.

Het voorgaande heeft er in geresulteerd dat de gemeente Dordrecht voor de wijk een wijkverkeersplan heeft laten opstellen. Gekozen is voor een brede aanpak waarin niet alleen het wegennet is gecategoriseerd, maar waarbij tevens een analyse van de objectieve en de subjectieve verkeersonveiligheid is gemaakt.

Voor Stadspolders betekent dit dat heel Stadspolders 30/km/uur zone dan wel woonerf is, met uitzondering van onderstaande gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur):

- Provinciale weg;
- Hastingsweg;
- Recklinghausenweg;
- Groene Zoom;
- Stadspolderring;
- Chico Mendesring.

#### 2.3.4. Cultuurhistorische en archeologische aspecten

##### a. Cultuurhistorische waarden

In het plangebied bevinden zich geen rijks- of gemeentelijke monumenten.

In het kader van het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) heeft de provincie Zuid-Holland in opdracht van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg c.q. het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, een inventarisatie verricht naar bouwkunst en stedenbouw tot stand gekomen tussen 1850 en 1945. Binnen het plangebied zijn geen objecten of gebieden geïnventariseerd.

Toch is een aantal elementen aanwezig met cultuurhistorische waarden. Dit zijn het Wantij (1), de Wantijdijk (2), het gemaalcomplex rond 't Vissertje (3), de Noordendijk (4), de bunker (5) tussen Bildersteeg en Zeedijk en de Bildersteeg (6).

Met betrekking tot het gemaalcomplex en de bunker is sprake van een omissie in het Monumenten Inventarisatie Project. Beide hebben kwaliteiten die beschermingswaardig zijn, in ieder geval op gemeentelijk niveau.

In bijlage 1. van deze toelichting staat een beschrijving van genoemde zes elementen met cultuurhistorische waarden.

Vanuit landschappelijk cultuurhistorisch oogpunt zijn verder zowel de Middelweg als de Loswalweg van belang. Deze oorspronkelijke polderwegen en de in par. 2.3.1. genoemde restanten van de kades langs de Chico Mendesring en het Wantij zijn in de structuur van de nieuwe wijk opgenomen.

##### b. archeologische waarden.

Het plangebied is onderdeel van wat eens het achterland was van de stad Dordrecht: 'de Grote Waard'. Tijdens de St. Elizabethsvloed in 1421 is dit hele gebied verloren gegaan en veranderde in een slikken en gorzen gebied. Pas in de 17e eeuw is stapsgewijs begonnen met het weer ontginnen en in cultuur brengen van wat uiteindelijk het huidige Eiland van Dordrecht is geworden.

Lang is aangenomen dat bij de overstromingen van 1421 de bestaande inrichting en bewoning, zoals onder andere de dorpen van de Grote Waard, in archeologische zin verloren zijn gegaan. Het is in de laatste jaren duidelijk geworden dat de verwoesting veel minder is dan werd aangenomen. In de ondergrond van het plangebied bevinden zich grote delen van het in de tijd bevroren Middeleeuwse Cultuurlandschap. Archeologisch onderzoek naar deze resten van dit

bedekte landschap sluit aan bij twee grote onderzoeksthema's: "de Middeleeuwse ontginning en bewoning van de veengebieden" en "het omgaan met water in het verleden".

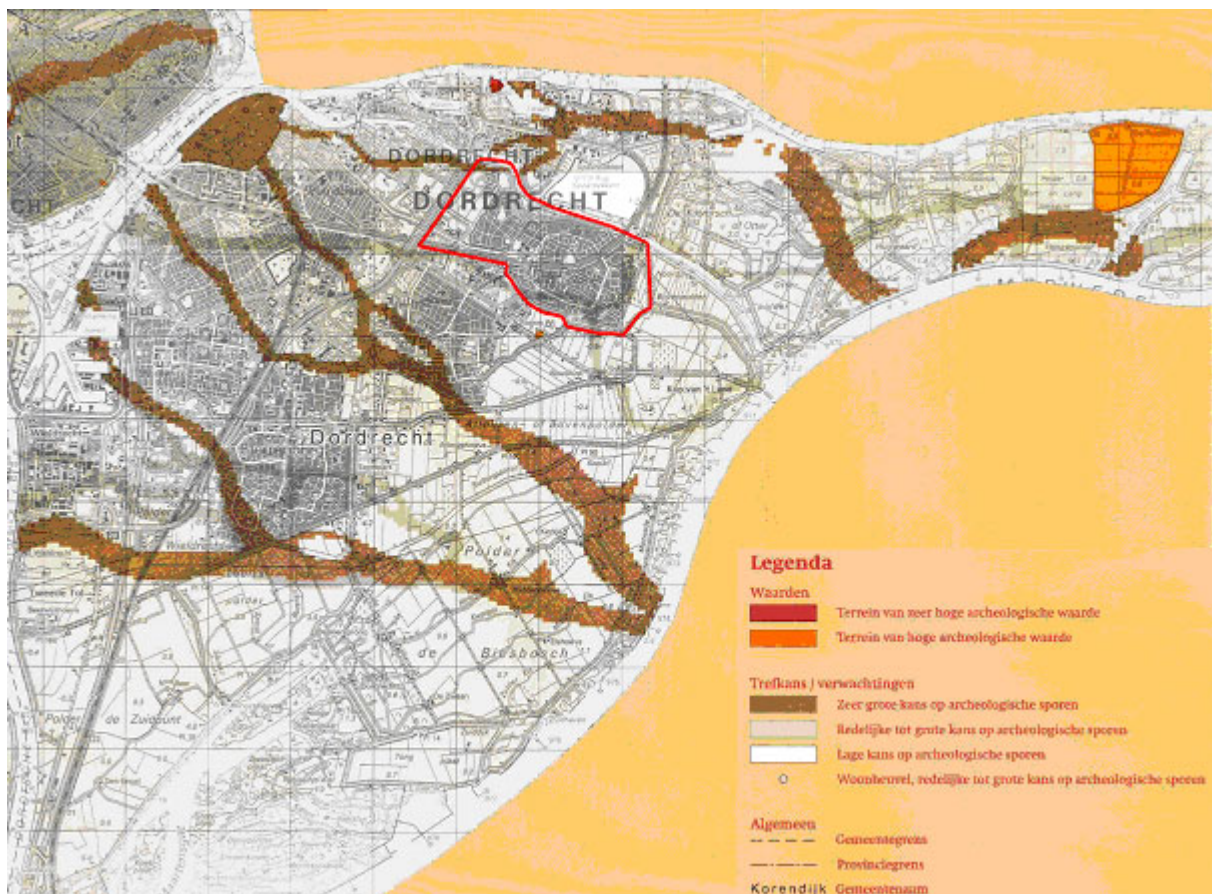
Zoals aangegeven door de gemeente Dordrecht en de Provincie Zuid-Holland zijn deze overblijfselen en sporen van grote archeologische waarde. Bij alle ingrepen in de bodem van het plangebied dient zorg te worden besteed aan de potentieel aanwezige archeologische resten. Doordat het gebied na 1421 is bedekt door een dik pakket zand en klei zijn de resten goed beschermd. Maar daardoor is het nu ook onbekend waar zich belangrijke archeologische sporen bevinden.

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

#### Toetsingskader

Op landelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau zijn wet, regelgeving en instrumenten vastgesteld die gebruikt worden voor beslissingen in WRO procedures, waardstelling en wijze van beschermen of opgraven:

- Wet Monumentenzorg en Interim-regeling Archeologie (1988 en 2002);
- Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie;
- Provinciale Nota Archeologische Monumentenzorg, inclusief provinciale Monumentenkaart en Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS);
- Nota Dordrecht maakt geschiedenis, Monumentenzorg en Archeologie 2004-2010.



Eiland van Dordrecht. Plangebied 'Stadspolders, Vissershoeek en Oudelandshoeek' op de Cultuurhistorische Hoofdstructuur, kaart 1b; Archeologie, waarden. Het plangebied is omlijnd.

Binnen het gehele plangebied bestaat in principe een verplichting tot het doen van archeologisch vooronderzoek en zorg voor archeologische waarden. Dit betreft zowel bouwen als aanleggen.

In principe mag alleen worden gebouwd als uit onderzoek blijkt dat geen beschermingswaardige archeologische waarden aanwezig zijn of deze in voldoende mate zijn zeker gesteld. Deze regeling is niet nodig bij gelijke vervanging van bestaande bouwwerken en bij nieuwe bouwwerken waarvan de fundering niet dieper ligt dan 0,40 m (0,70 m).

Voor aanleggen is een aanlegvergunningstelsel nodig. Pas met vergunning kunnen werken worden uitgevoerd. In afwijking hiervan is zo'n vergunning niet nodig voor onder meer het uitvoeren van:

- normale onderhoudswerkzaamheden;
- grondwerkzaamheden tot een diepte van 0,40 m (0,70 m);
- grondwerkzaamheden tot een oppervlakte van 50 m<sup>2</sup> (75 m<sup>2</sup>);
- archeologisch onderzoek door een deskundige archeoloog;
- werken en werkzaamheden waarvoor bouwvergunning is verleend.

### Hoofdstuk 3. JURIDISCH PLANOLOGISCH KADER

Voor de drie onderscheiden wijkdelen binnen het plangebied zijn op dit moment de volgende bestemmingsplannen van kracht:

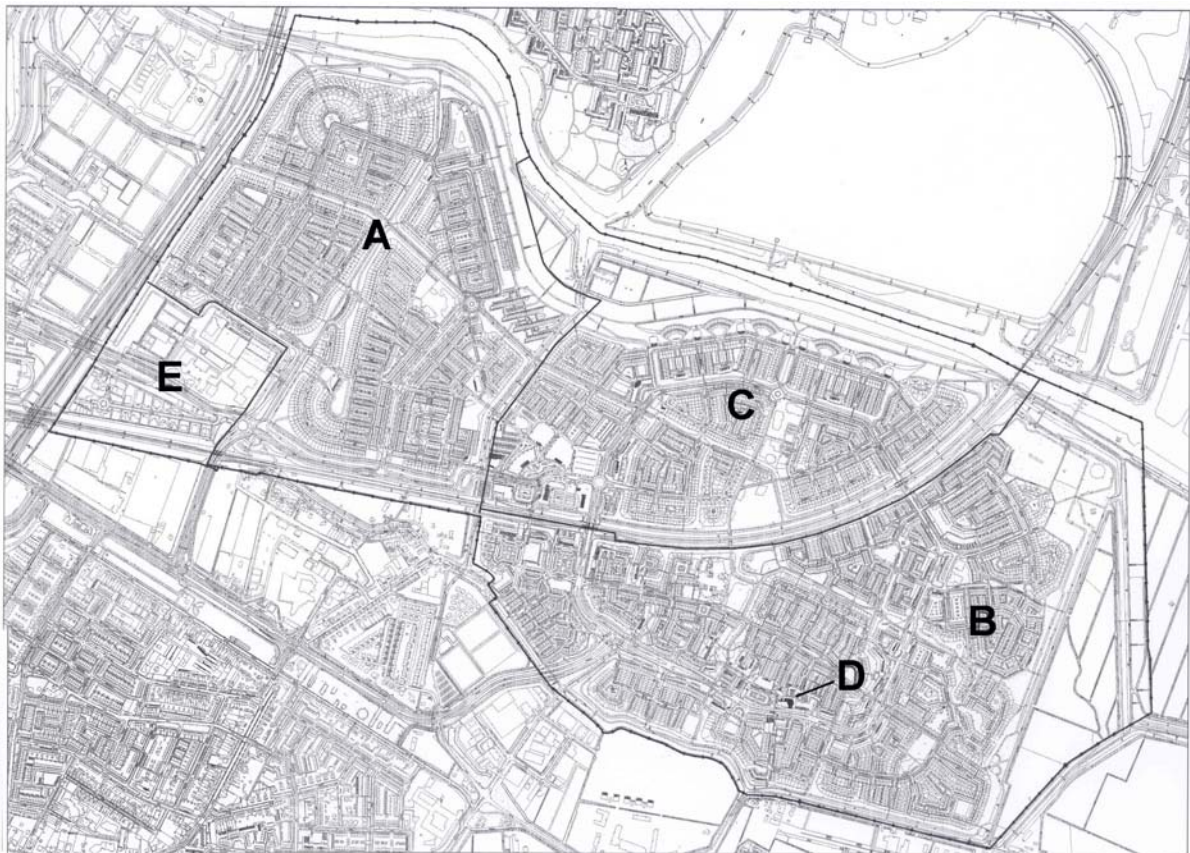
- A. "Oudelandshoek", vastgesteld op 29 september 1992 en goedgekeurd op 9 maart 1993;
- B. "Stadspolder", vastgesteld op 15 maart 1994 en goedgekeurd op 11 oktober 1994;
- C. "Vissershoeek", vastgesteld op 2 april 2002 en goedgekeurd op 3 juli 2002.

Een deel van het bestemmingsplan "Stadspolder" is gewijzigd door het bestemmingsplan:

- D. "Stadspolder, art. 11 WRO-wijziging winkelcentrum Pearl Buck-erf", vastgesteld op 29 februari 2000 en goedgekeurd op 27 april 2000.

Voor het bedrijventerrein en de concentratie van maatschappelijke voorzieningen in de het zuidwestelijk deel van het plangebied is van kracht het bestemmingsplan

- E. "Corridor", vastgesteld op 21 mei 1996 en goedgekeurd op 3 december 1996.



Figuur 6: geldende bestemmingsplannen in het plangebied van het bestemmingsplan "Stadspolder, Vissershoeek en Oudelandshoek".

## Hoofdstuk 4. BELEIDSLIJNEN

### 4.1. Rijks-, Provinciaal en Regionaal beleid

#### 4.1.1. Algemeen

Zowel op rijks-, provinciaal als regionaal niveau is het voorzien in de ruimtebehoefte voor stedelijke functies een belangrijk uitgangspunt. Naast het instandhouden van een gezond economisch voorzieningenniveau is de instandhouding en uitbreiding van de woningvoorraad van belang.

Bij het realiseren van de woningbouwtaakstelling in de Drechtsteden moet worden gestreefd naar het benutten van verdichtingslocaties binnen het bestaand stedelijk gebied.

Ook het herstel, behoud en de verbetering van het woon- en leefklimaat en de zorg voor het milieu vormen belangrijke uitgangspunten.

#### 4.1.2. Streekplan Zuid-Holland Zuid (2000)

Op 17 mei 2000 hebben Provinciale Staten het Streekplan Zuid-Holland Zuid vastgesteld. Het streekplan beschrijft de hoofdlijnen van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen binnen het streekplangebied voor de periode tot 2010.

In het streekplan Zuid-Holland Zuid is het plangebied voor het overgrote deel aangeduid als "stads- en dorpsgebied-bestaand of in uitvoering". Het kleinschalige bedrijventerrein in de oksel van de N3 als "bedrijfsterrein-nieuw" en de spoorbaan Dordrecht-Geldermalsen als "bestaande spoorweg" met het station Stadspolders als "NS-station". Het bedrijventerrein is inmiddels geheel tot stand gebracht. De N3 is een "verbinding van het rijkshoofdwegennet". Langs het Wantij is de riviercontour aangegeven terwijl het Wantij zelf en de stroken langs het Wantij respectievelijk zijn aangeduid als "overig water" en "recreatie- en/of bosgebied-bestaand". De laatste aanduiding is ook van toepassing voor de gebieden tussen de Bildersteeg en de Wantijdijk en tussen de Wantijdijk en het Wantij aan de oostelijke respectievelijk noordelijke grens van het plangebied.

De Wantijdijk aan de noordzijde van het plangebied heeft een waterkerende functie ("Primaire waterkering". Het Streekplan geeft aan dat de doelstelling van de waterkering "bescherming van het land- en leefmilieu tegen overstromingen" is. Een deel van de westzijde van het plangebied is "boringsvrije zone" in het kader van de op basis van de Provinciale Milieuverordening geregelde milieubeschermingsgebied voor grondwater. Dit laatste gaat om het ten westen van het plangebied gelegen waterwingebied Wantijpark/Jeugdorp.

De geluidszone van het industrieterrein "De Staart" ligt over het plangebied. Voor dit onderdeel wordt verwezen naar par. 6.2.4. van deze toelichting.

Ten slotte kan worden opgemerkt dat binnen het plangebied een gasleiding, een gasontvangstation, een bovengrondse hoogspanningsverbinding (hoger dan 50 kV) en een leidingbundel met 2 of meer belangrijke leidingen liggen. Op deze aspecten is in par. 5.2. onder punt o. nader ingegaan.

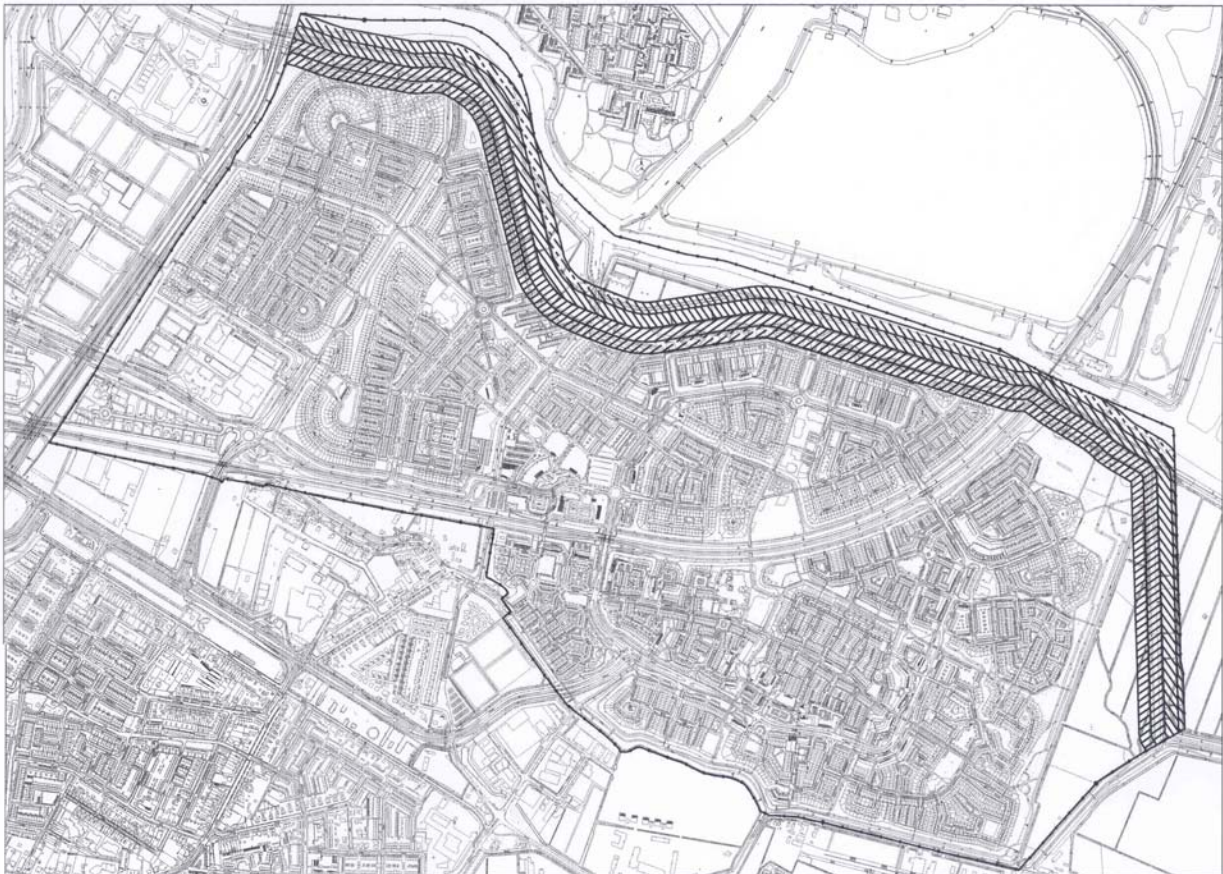
#### 4.1.3. Beheersplan Waterschap Hollandse Delta.

Tot 1 januari 2005 berustte het kwaliteitsbeheer van de oppervlaktewateren binnen het plangebied bij het Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden terwijl het kwantiteitsbeheer en de zorg voor de waterkeringen berustte bij het Waterschap De Grootte Waard. Per 1 januari 2005 heeft een fusie plaatsgevonden en is het Waterschap Hollandse Delta voor beide aspecten verantwoordelijk. De beleidszaken op het gebied van de waterhuishouding zijn nader uiteengezet

in het destijds gezamenlijk door beide genoemde instanties opgestelde beheersplan. Dit plan, dat is opgesteld in het kader van de Wet op de Waterkeringen, is nog steeds actueel. In het beheersplan is aangegeven op welke wijze invulling wordt gegeven aan het hoofddoel voor waterkeringen: "het hebben en houden van waterkeringen die veiligheid garanderen tegen bedreigingen door hoog water".

Passend binnen onder meer die doelstelling staat het Waterschap positief tegenover meervoudig gebruik van de waterkeringen door bebouwing, recreatie, natuur etc. Naast het primaire belang kunnen ook recreatieve, natuur-, landschappelijke, stedenbouwkundige en cultuurhistorische belangen worden meegewogen met als resultaat een duurzaam functionerend beheersgebied in termen van de waterstaatkundige verzorging. In par. 6.6. is nader op het aspect water ingegaan.

Binnen het plangebied "Stadspolder, Vissershoeek en Oudelandshoek" ligt de Wantijdijk als primaire waterkering. In het beheersplan is vastgelegd dat het Waterschap zal voldoen aan de veiligheidsnorm zoals vermeld in de Wet op de Waterkering. Deze norm houdt in, dat de kering moet zijn berekend op een waterstand die hoort bij een bepaalde kans van overschrijding. Voor de Wantijdijk is dit 1/2000 per jaar.



Figuur 7:       ligging waterkering (dubbele binnenste arcering) en bijbehorende beschermingszones.

Voor de verschillende onderdelen stelt het Waterschap afzonderlijke beleidsnota's vast. Het betreft onder meer beleid ten aanzien van dijkgraslanden en bebouwingen.

#### 4.1.4. Beleidslijn grote rivieren

Op 14 juli 2006 is de Beleidslijn grote rivieren in werking getreden. Deze Beleidslijn bevat een kader voor het beoordelen van de toelaatbaarheid –vanuit rivierkundig én ruimtelijk oogpunt– van nieuwe activiteiten in het rivierbed van de grote rivieren.

De doelstellingen van de nieuwe Beleidslijn zijn gelijk aan de doelstellingen van de vervallen Beleidslijn ruimte voor de rivier:

- het behouden van de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het rivierbed;
- het tegengaan van ontwikkelingen die de mogelijkheid tot rivierverruiming door verbreding en verlaging nu en in de toekomst in feite onmogelijk maken.

Op de consequenties voor onderhavig plangebied is in par. 6.6.1 ingegaan.

## 4.2. Gemeentelijk beleid

### 4.2.1. Stadsplan

Het op 4 april 2000 door de gemeenteraad vastgestelde Stadsplan geeft richtingen en hoofdlijnen aan voor de ruimtelijke ontwikkeling van Dordrecht voor de lange termijn (2000-2015) met een doorkijk naar de periode erna. Voor de periode tot 2005 sluit het Stadsplan aan bij bestaande beleidsnota's.

Het gaat daarbij vooral om het behouden en versterken van de stad en het buitengebied. Het plan is gericht op verbetering en vernieuwing van wat er is. Doel is een toetsingskader te bieden voor het verder ontwikkelen van een aantrekkelijke gemeente om te wonen, te werken, de vrije tijd door te brengen, kortom: te leven.

Voor het plandeel Vissershoeek wordt verdere uitbouw van de functie van het wijkcentrum als centrum voor het stadsdeel-Oost genoemd. Naast Stadspolders richt dit centrum zich op Dubbeldam en kan op termijn ook betekenis voor de Staart-Oost hebben. De kwaliteit van de verbindingen met de binnenstad en de A15/stadsautoring verdienen in de stadsplanperiode nadere aandacht.

### 4.2.2. Dordt Spreekt

Op 11 maart 1997 kwam de gemeenteraad tot besluitvorming over de woningbehoeften en woningbouwlocaties op het Eiland van Dordrecht in de periode tot 2005. Deze besluitvorming was het resultaat van een breed opgezette discussie met burgers, partijen en geledingen in de stad.

Per wijk is onderzocht welke locaties geschikt kunnen worden geacht voor het realiseren van woonbebouwing. Voor Stadspolder, Vissershoeek en Oudelandshoek zijn verschillende locaties aangewezen. Het ging daarbij om "bouwen wat vastligt (= pijplijn)" zoals de afronding van Oudelandshoek (bijv. noord-oostelijk en –westelijk deel). Deze bebouwing is inmiddels tot stand gebracht.

Daarnaast ging het om "woningbouwlocaties in de bestaande stad". Dit betreft verschillende relatief kleinschalige locaties waarbij afgewogen moet worden of een van het wonen afwijkende invulling tot stand gebracht wordt (bijv. bedrijvigheid of maatschappelijke doeleinden) of een woonfunctie of een combinatie van wonen met een van het wonen afwijkende functie. De locaties zijn in de geldende bestemmingsplannen als zodanig bestemd en kunnen ook in dit bestemmingsplan zo worden opgenomen.

### 4.2.3. Wonen

In het Jaarplan Wonen 2006 is onder andere het Bouwscenario Drechtsteden opgenomen. Voor Stadspolder, Vissershoeek en Oudelandshoek zijn daarin de volgende nieuwbouwlocaties met aantallen woningen aangegeven:

- |                        |     |
|------------------------|-----|
| - Maaskant-erf         | 20; |
| - Makore               | 33; |
| - diverse restlocaties | 40. |



Volgens de nota "Spetterend Wonen in de Drechtsteden", de Woonvisie regio Drechtsteden valt Stadspolders onder de "te behouden woonmilieus". Omdat deze woonmilieus door bewoners gewaardeerd worden, omdat ze ' een eigen sfeer en identiteit hebben. Het is voldoende deze sfeer te koesteren en conserveren'.

Behalve bovengenoemde locaties zijn veranderingen in de huidige woningvoorraad in Stadspolders niet nodig of gewenst. De voorraad is gedifferentieerd en duurzaam genoeg.

#### 4.2.4. Verkeer en Vervoer

Op 6 september 2005 heeft de gemeenteraad het beleidsvoornemen van het Mobiliteitsplan Dordrecht vastgesteld. Het Mobiliteitsplan Dordrecht (MPD) beoogt een antwoord te bieden op de opgaven die vanuit een toenemende (auto)mobiliteit op Dordrecht af komen. Vanuit de vaak tegengestelde belangen van bereikbaarheid en leefbaarheid wordt gestreefd naar gebiedsgericht maatwerk. De hoofddoelstelling van het mobiliteitsplan is het verbeteren van de bereikbaarheid en het handhaven van de leefbaarheid.

Om de doelstellingen uit het Mobiliteitsplan mogelijk te maken hanteert Dordrecht een vierstappen strategie, waarvan de eerste drie dienen om de laatste stap zo lang mogelijk uit te kunnen stellen:

- Stap 1: Verleiding om modaliteitkeuze te beïnvloeden (vooral verminderen van het autoverkeer). Inzet op fiets en openbaar vervoer. Ook het lokale bedrijfsleven zal in deze stap een rol kunnen vervullen.
- Stap 2: Verleiding om andere reisperiode te kiezen. (Toekomstige) knelpunten kunnen voorkomen worden of makkelijker op te lossen indien zo maximaal mogelijk wordt ingezet op spreiding van de reistijden. Het gaat daarbij zowel om spreiding van personenvervoer als van vrachtvervoer. Hier wordt niet alleen medewerking voorzien van het bedrijfsleven maar ook van scholen.
- Stap 3: Verleiding om routekeuze te beïnvloeden (vooral het omleiden van het autoverkeer via de hoofdwegen). Het is dus de bedoeling dat door het aanbieden van kwalitatief goede routes automobilisten worden verleid tot het gebruik van deze routes. De beïnvloeding van de routekeuze wordt daarbij ondersteund door bewegwijzering en parkeerverwijssystemen.
- Stap 4: Als voorgaande stappen geen alternatief kunnen bieden, wordt ingezet op het nemen van wegvak- en kruispuntmaatregelen om knelpunten aan te pakken (het in goede banen leiden van het autoverkeer).

Belangrijk onderdeel van het Mobiliteitsplan is de aanwijzing van de hoofdnetten (auto, fiets en openbaar vervoer).

In of langs het plangebied behoort een aantal wegen tot het 'hoofdnet auto':

- de N3 (Rondweg Dordrecht) staat als bovengemeentelijke doorstroomweg benoemd. Op dit type doorstroomwegen staat een vlotte en veilige doorstroming van al het autoverkeer (personen, vracht) centraal. Vanwege deze doorstroming en de snelheidskarakteristieken van deze wegen dienen alle kruisende bewegingen (zowel voor autoverkeer als voor langzaam verkeer) ongelijkvloers te zijn;
- de Noordendijk/Groene Zoom en de Provinciale weg staan als "stadsweg" benoemd. Hiermee wordt aangegeven dat deze wegen van belang zijn voor de auto, maar dat ook de positie van de fiets en het openbaar vervoer van groot belang is. Als ontwerprichtlijn voor deze wegen geldt: gelijke prioriteit voor doorstroming alle modaliteiten. Liefst fysiek gescheiden rijstroken voor snel- en langzaam verkeer, maar in ieder geval dient langzaam verkeer een duidelijk afgebakende plaats in het wegbeeld te hebben. Indien 'hoofdnet fiets' of 'hoofdnet openbaar vervoer' de autostructuur kruist, hebben fiets of openbaar vervoer prioriteit.

De N3, Noordendijk / Groene Zoom en Provinciale weg maken deel uit van het 'hoofdnet fiets'. Dit betekent dat voor deze wegen wordt gestreefd naar hoogwaardige fietsvoorzieningen en naar goede oplossingen voor de passage van barrières.

De N3, Noordendijk / Groene Zoom en Provinciale weg behoren eveneens tot het 'hoofdnet openbaar vervoer'. Daarnaast maakt de spoorlijn Dordrecht – Gorinchem hier onderdeel van uit.

Op het wijkverkeersplan is in paragraaf 2.3.3. reeds ingegaan. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen.

#### 4.2.5. Groenvoorzieningen

De nota "Dordrecht Kleurrijk Groen" (juni 1995) geeft een visie op het groen in Dordrecht. In het uitvoeringsprogramma van 2003 is aangegeven waar extra op wordt ingezet, zoals meer kleur in het groen of een betere verzorging. Daarbij is aangesloten op wat bewoners belangrijk vinden.

Het beheer langs de randen van het plangebied is Semi-Natuurlijk. Het betreft o.a. de Wantijdijk, de Loswalweg en de bermen van de spoorbaan Dordrecht-Geldermalsen. In het plangebied zelf, rond bijvoorbeeld het winkelcentrum Bieshof en ter plaatse van de centraal gelegen groene ruimte in Vissershoeek en Stadspolder, is Hoogwaardig Traditioneel Onderhoud het uitgangspunt.

De dijken zijn aangeduid als bijzonder element binnen Dordrecht. Ze worden bijvoorbeeld veel gebruikt als toegangsroute vanuit de wijken naar de binnenstad en zijn een belangrijk middel om de natuur in de stad te brengen. De loop van de dijken moet (meer) herkenbaar gemaakt worden.

Op 9 september 1997 heeft de gemeenteraad het beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur vastgesteld. Dit beleidsplan gaat in op de vraag welke natuur in en rond de stad Dordrecht aanwezig is en wat er gedaan moet worden om deze natuur voor lange termijn veilig te stellen. De ontwikkeling van een stedelijke ecologische structuur staat daarin centraal: een samenhangend netwerk van bron- en leefgebieden voor flora en fauna, aansluitend op de natuur in het buitengebied.

De dragers van de Stedelijke Ecologische Structuur worden gevormd door bos, hooiland, water en de witte gebieden. Het bestemmingsplan "Stadspolder, Vissershoeek en Oudelandshoeek" biedt kansen voor met name de waterstructuur (a) en de hooilandstructuur (b).

##### Ad a. Waterstructuur

Het Wantij maakt deel uit van het Wantijsysteem, een van de natte verbindingen tussen het brongebied de Sliedrechtse Biesbosch en de binnenstedelijke wateren. De Sliedrechtse Biesbosch is nog een echt getijdegebied, dat via de grote rivieren in verbinding staat met de Noordzee. De omgeving van het Vissertje ten noorden van de wijkdelen Vissershoeek en Oudelandshoeek heeft hoge potenties voor de ontwikkeling van een buitendijks getijdenmoeras. In de oorspronkelijke planvorming rondom het Vissertje werd uitgegaan van de ontwikkeling van zoetwatergetijde-moeras. Het ontwerp bleek niet samen te gaan met de exploitatie van de camping en is daarop aangepast.

##### Ad b. Hooilandstructuur

De bermen van onder andere de spoorbaan Dordrecht-Sliedrecht vormen de hooilandstructuur. Deze structuur is van betekenis voor de flora en insectenfauna. Met name beheer is bepalend voor de ontwikkeling van de ruigtkruiden. Het Semi-Natuurlijk beheer is hierop gericht.

Ten aanzien van de oppervlakte van groenvoorzieningen kan worden opgemerkt dat over het algemeen wordt gestreefd naar een richtwaarde van 75 m<sup>2</sup> groen per woning (Nota Ruimte). Deze norm wordt binnen de het plangebied Stadspolder, Vissershoeek en Oudelandshoeek gehaald.

#### 4.2.6. Economie

##### a. Detailhandel

Uitgangspunt van de Structuurvisie Detailhandel & Horeca Drechtsteden (2002) is handhaving en versterking van de bestaande detailhandelsstructuur. In dat kader wordt in onder meer Stadspolder, Vissershoeke en Oudelandshoek gestreefd naar een detailhandelsstructuur welke kan voorzien in de dagelijkse behoeften (met een accent op food) van de bewoners van de wijk.

Voor de wijkcentra met een compleet aanbod van dagelijkse voorzieningen, moet gezorgd worden voor continuïteit. Deze centra moeten met hun tijd kunnen meegaan (attractief voor consument en ondernemer) en daarom moet ruimte geboden worden voor noodzakelijke aanpassingen.

Het wijkwinkelcentrum Bieshof functioneert goed, is op de eisen van deze tijd afgestemd en het toekomstperspectief is goed. De attractiviteit en de positie van dit winkelcentrum zal in de toekomst gewaarborgd moeten worden. Onder de voorwaarde dat het aanbod passend is bij het karakter van het wijkwinkelcentrum en de inpassing ruimtelijk verantwoord is, is vanuit detailhandelsondoepunt enige uitbreiding van het bruto-vloeroppervlak niet bij voorbaat uitgesloten.

Enkele jaren geleden is het winkelcentrum aan het Pearl Buck-erf in Stadspolder uitgebreid. Verdere uitbreiding van dit centrum is niet aan de orde.

##### b. bedrijvigheid

In de zuid-westhoek van het plangebied ligt het bedrijventerrein "Groene Zoom". Daarnaast is in de zuidelijke rand woningen van het wijkdeel Oudelandshoek sprake van kleinschalige bedrijfsvestigingen in woningen. Het gaat hierbij onder meer om bijvoorbeeld kleinschalige kantoorvestigingen, een fotostudio en een schoonheidssalon.



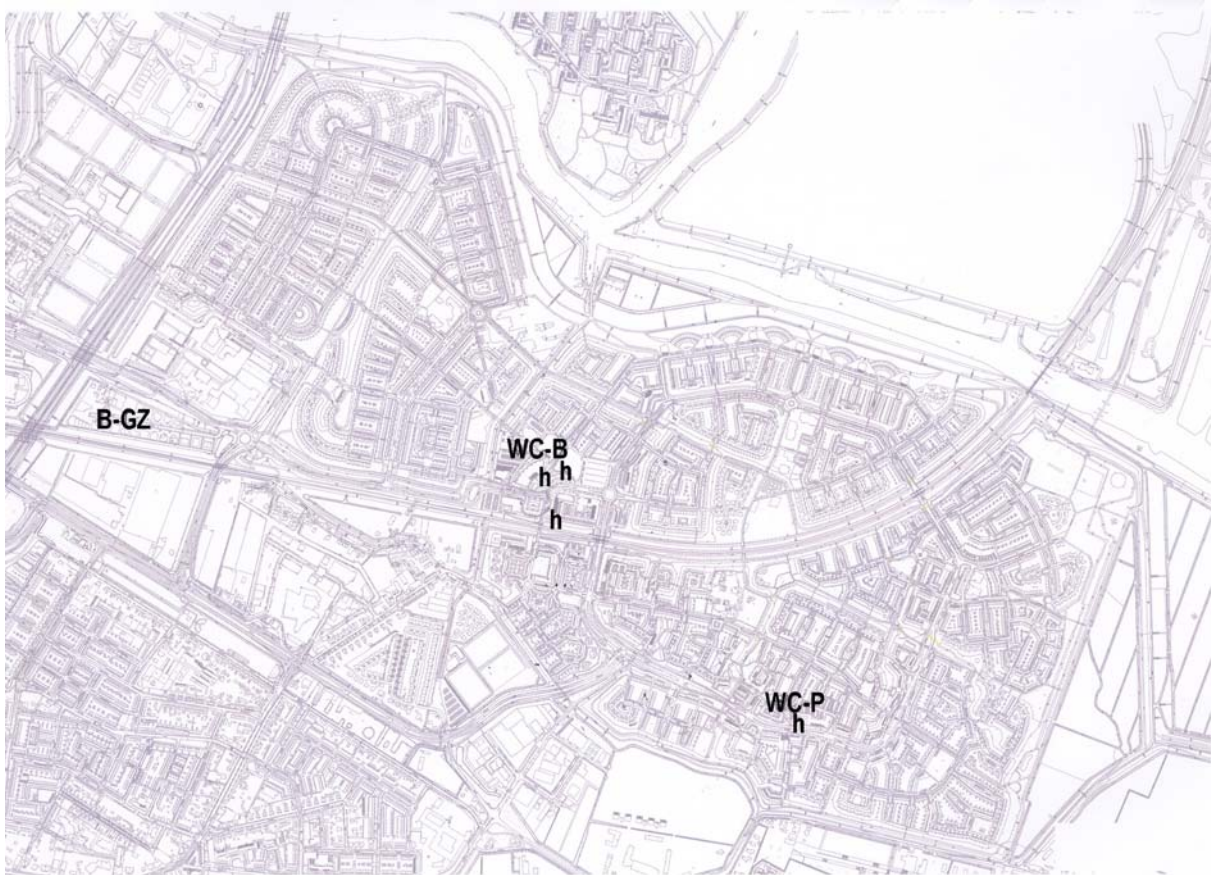
Blijkens de inventarisatie van de Milieudienst Zuid-Holland Zuid (MZH) is binnen het plangebied sprake van bedrijven in de categorieën 1 tot en met 3 (voor een toelichting op deze categorie-indeling wordt verwezen naar de bijlage bij de voorschriften). De categorie 3-bedrijven zijn alleen gevestigd op het bedrijventerrein "Groene Zoom".

De MZH heeft geadviseerd op het oostelijk deel van het bedrijventerrein Groene Zoom bedrijven in maximaal categorie 3 toe te staan en elders, nabij de bestaande woningen op het westelijk deel van het bedrijventerrein Groene Zoom en in de overwegend woongebieden in het plangebied maximaal categorie 2.

Het is niet de bedoeling het aantal bedrijfsvestigingen binnen het plangebied uit te breiden. Wel moet, conform de gebruikelijke regeling in Dordrecht, de uitoefening van een vrij beroep of een aan huis verbonden beroep in een ondergeschikt deel van de eigen woning mogelijk zijn.

c. horeca

Uitgangspunt is handhaving van de bestaande horecavestigingen. Uitbreiding van het aantal locaties waar horeca-exploitatie mogelijk moet worden gemaakt is niet aan de orde. Dit betekent wel dat binnen en nabij de bestaande detailhandelsconcentraties de vestiging van winkelondersteunende horeca mogelijk gemaakt moet worden als sprake is van een positieve bijdrage aan het functioneren van het concentratiegebied.



Figuur 8: de ligging van de winkelcentra Bieshof (WC-B) en Pearl Buck-erf (WC-P), het bedrijventerrein Groene Zoom (B-GZ) en de aanwezige horeca (h).

#### 4.2.7. Prostitutiebeleid

Na de opheffing van het landelijke bordeelverbod is in Dordrecht op 5 september 2000 de notitie Prostitutiebeleid vastgesteld.

Uitgangspunt van het beleid is een vergunningplicht voor seksinrichtingen op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening en legalisering van de op 1 januari 2000 bestaande seksinrichtingen. Legalisering houdt tevens in een positieve bestemming in het desbetreffende bestemmingsplan. Met betrekking tot "thuiswerkers" geldt dat de activiteiten worden aangemerkt als "werk in de eigen woning", waarbij het pand de hoofdfunctie wonen behoudt. Dergelijke panden behoeven niet als seksinrichting te worden bestemd.

Samenvattend kan worden gesteld dat een seksinrichting binnen een bestemmingsplan alleen is toegestaan indien het betreffende pand daartoe is bestemd.

In het onderhavige plangebied is geen seksinrichting als bedoeld in genoemde notitie gevestigd, zodat een positieve bestemming achterwege kan blijven.

## Hoofdstuk 5. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

### 5.1. Keuze planmethodiek

Sedert de wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening 1985, in werking getreden op 1 juli 1986, kan qua planmethodiek een keuze gemaakt worden uit drie planvormen te weten:

- het gedetailleerde bestemmingsplan (art 10 WRO);
- het globale bestemmingsplan met uitwerkingsverplichting (art. 11 WRO); en
- het globale bestemmingsplan zonder uitwerkingsverplichting (art. 10 WRO). Deze laatste vorm staat bekend onder de naam “globaal eindplan”.

Voor het onderhavige gebied is gekozen voor een gedetailleerd plan. Van de plankaart zijn de bestemmingen en de daarvoor geldende bouwgrenzen afleesbaar.

### 5.2. Bestemmingen

Via de plankaart is het karakter van het gebied terug te vinden in de bestemmingen. Een groot deel van het plangebied heeft de bestemming “Woondoeleinden” (a). Daarnaast zijn de volgende bestemmingen te onderscheiden:

- b. Woondoeleinden-woonwagenlocatie;
- c. Centrumvoorzieningen;
- d. Gemengde doeleinden;
- e. Maatschappelijke doeleinden;
- f. Bedrijfsdoeleinden;
- g. Agrarische doeleinden;
- h. Recreatieve doeleinden;
- i. Waterkering;
- j. Water;
- k. Waterstaatsdoeleinden met natuurwetenschappelijke waarden;
- l. Verkeersdoeleinden – wegverkeer;
- m. Verkeersdoeleinden – spoorwegverkeer;
- n. Groenvoorzieningen;
- o. Ondergrondse leidingen;
- p. Bovengrondse hoogspanningsverbinding.

Ad a. Woondoeleinden.

Binnen de bestemming “Woondoeleinden” is door middel van nadere aanduidingen duidelijk gemaakt wat voor woningtype is toegestaan. Eengezinswoningen en boven- en benedenwoning zijn niet nader aangeduid (op de plankaart staat alleen de letter “W”). Via de aanduidingen (s), (tw) en (v) zijn respectievelijk gestapelde, twee onder een kap of vrijstaande woningen onderscheiden. Voor het wijkdeel Oudelandshoek (dat begrensd wordt door de Loswalweg, de Wantijdijk, de N3 en de Groene Zoom) is in art. 3, lid 6 onder a geregeld dat daar alleen woningen zijn toegestaan met een plat dak. Na vrijstelling (art. 3, lid 15 onder c) kan een kap met een helling van maximaal 15 % worden toegestaan.

Binnen de bestemming is op de plankaart en in de voorschriften een onderscheid gemaakt in:

- een bouwvlak, waarbinnen onder meer hoofdbebouwing is toegestaan;
- een gebied waar aan- en bijgebouwen zijn toegestaan (aanduiding “e”, erf);
- een gebied waar in principe geen gebouwen zijn toegestaan (aanduiding “t”, tuin).



In het algemeen is de benadering als volgt.

Het bouwvlak is veelal om de huidige bebouwing gelegd; in nieuwe situaties is het bouwvlak geënt op de voorgenomen hoofdbebouwing voor zover dat bekend is. Als uitbreiding van bestaande hoofdbebouwing met dezelfde hoogte als de hoofdbebouwing acceptabel is, is een groter bouwvlak opgenomen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij vrijstaande woningen.

Bij eengezinswoningen is het gedeelte waar aan- en bijgebouwen zijn toegestaan (erf) gesitueerd aan de achterzijde en bij hoek- of vrijstaande woningen ook aan de zijkant van de woning. Het gedeelte aan de zijkant van de woning ligt 0,5 m achter de voorgevel van de woning, heeft een breedte van maximaal  $2/3$  van de breedte van de voorgevel en een afstand van 1 m tot de perceelsgrens.



Voor de hoogte en diepte van aan- en uitbouwen is aansluiting gezocht bij de criteria voor vergunningvrije bouwwerken in de recent gewijzigde Woningwet: een uitbreiding mag een diepte hebben van 2,5 m buiten het bouwvlak tot een hoogte van 0,25 m boven de vloer van de eerste verdieping van de woning (tot een maximum van 4 m). Andere aan- en bijgebouwen zijn toegestaan mits deze onder meer niet hoger zijn dan 3 m en het gezamenlijk oppervlak van bouwwerken niet meer bedraagt dan 50 % van het erf tot een maximum van 50 m<sup>2</sup>.

Op de grotendeels vóór de voorgevel gelegen gronden met de nadere aanduiding tuin (t) zijn in principe geen gebouwen toegestaan. Wel zijn bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan, waaronder erfafscheidingen. Vóór de voorgevelrooilijn, die op de plankaart is aangegeven, mogen erfafscheidingen een hoogte hebben van 1 m en achter de voorgevelrooilijn van 2 m. Als een zij- en achterperceel grenst aan (grotere) voortuinen van andere woningen wordt de scheiding tussen tuin en erf mede bepaald door de uitzichtshoek (30 graden) vanuit het midden van de voorgevel van de 'andere woning'.

Op een aantal locaties vraagt de stedenbouwkundige structuur/de bestaande situatie om een iets afwijkende benadering. Het gaat hierbij om een deel van de bebouwing aan het Boris Pasternak-erf, een deel van het Suze Groeneweg-erf en om de dijkwoningen aan het Van Ravensteijn-erf.



In de eerste twee situaties is sprake van minimaal twee geschakelde woningen die –vanaf de straatzijde gezien– achter elkaar gesitueerd zijn. Dat heeft als consequentie dat de meest nabij de straat gelegen woningen geen achtererf, maar alleen een zij- en een voor-erf hebben. De achtergelegen woningen zijn bereikbaar via een toegangspad dat ligt tussen het zij- en voorerf van de nabij de straat gelegen woningen. Dit vraagt voor de nabij de straat gelegen woningen om een andere regeling.

De benadering voor deze woningtypologieën is als volgt.

Zoals gebruikelijk is hoofdbebouwing op de plankaart aangegeven door middel van het bouwvlak en hebben de gronden achter de achtergelegen woningen de nadere aanduiding "erf". Net zoals elders zijn daar immers aan- en bijgebouwen toegestaan.

De voor de voorgevel van de niet nabij de straat gelegen gronden hebben gedeeltelijk de nadere aanduiding "tuin" en gedeeltelijk de nadere aanduiding "erf". Om ervoor te zorgen dat de nabij de straat gelegen woningen enigszins kunnen worden uitgebreid, ligt de aanduiding erf direct voor deze woningen (er is immers geen achtererf). Om anderzijds enige openheid voor de achtergelegen woningen te waarborgen hebben de overige gronden de aanduiding "tuin" (waar in principe geen gebouwen zijn toegestaan en waar bij de aanduidingen tuin en erf gewerkt is met afgeschuinde hoeken) en is een voorgevelrooilijn geplaatst. Vóór deze op de plankaart aangegeven voorgevelrooilijn zijn geen hoge schuttingen toegestaan. Door deze regeling is de toegankelijkheid van in het bijzonder de achtergelegen woningen voldoende gewaarborgd.



Bij de bestaande in en op de Wantijdijk aanwezige woningen aan het Van Ravensteijn-erf is aan de noordzijde sprake van een bijzonder soort "achtererf". Bij deze percelen is de bouwgrens gelegd ter plaatse van de bestaande achtergevel van de bebouwing. Achter deze bebouwing (meer "op

de dijk”) is de bij de woningen behorende buitenruimte aanwezig. Deze ruimten zijn in het kader van de totstandbrenging van het Groene Oeverproject voorzien van uniforme perceelsafscheidingen. Omdat het oprichten van aanvullende bebouwing op deze percelen, bijv. door middel van een aanbouw, onder meer vanuit stedenbouwkundig/ruimtelijk oogpunt onacceptabel is, hebben deze gronden de aanduiding “t” (= tuin) en is een voorgevelrooilijn geplaatst waardoor de regeling voor voortuinen van toepassing is (art. 3, lid 8). Burgemeester en wethouders zijn overigens bevoegd verklaard vrijstelling te verlenen voor het oprichten van bouwwerken geen gebouwen zijnde (bijv. voor “passende” erfafscheidingen).



Bij gestapelde bebouwing W(s) is het bouwvlak gelegd rondom de bestaande bebouwing. Ook hier is op de kaart en in de voorschriften gewerkt met de nadere aanduidingen tuin (t) en erf (e). Als op de gronden van gestapelde bebouwing aan- en bijgebouwen aanwezig of acceptabel zijn, zijn de -in principe achter het hoofdgebouw/bouwvlak gelegen- gronden nader aangeduid met erf (e). De overige gronden en als dergelijke bebouwing niet acceptabel is alle gronden rond de gestapelde bebouwing, zijn aangeduid met tuin (t).

Op een aantal locaties is naast de woonfunctie tevens sprake van een andere functie of zijn daar mogelijkheden toe. Het betreft de (bestaande) dienstverlening op de begane grond van de Sequoia en op het perceel aan het Maaskant-erf (het perceel direct ten noorden van het parkeerterrein bij het winkelcentrum Bieshof).

Gelet op het huidige gebruik is ter plaatse van de bestaande bebouwing tussen het station Stadspolder, de Groene Zoom en de Stadspolderring en op de scholenlocatie aan het Mina Kruseman-erf (semi-permanente onderwijsvoorzieningen) de nadere aanduiding m (= maatschappelijke doeleinden) gelegd.

Daarnaast gaat het in het wijkdeel Stadspolder om locaties die bij de opzet en ontwikkeling van de wijk vanaf het begin vrij gehouden zijn om de mono-functionaliteit van de wijk te doorbreken. Net zoals op grond van de geldende bestemmingsplannen mogelijk is, kan op deze locaties naast de woonfunctie ook op beperkte schaal woonwijkvriendelijke werkgelegenheid -in de vorm van maatschappelijke doeleinden, kantoren en lichte bedrijven- tot stand gebracht worden.

In het wijkdeel Oudelandshoek is aan de Amazone en aan de Merbau sprake van woon/werkeenheden. Naast wonen is op de begane grond een maatschappelijke functie, een kantoor of een bedrijf toegestaan.

De locaties waar deze niet woon-functies mogelijk zijn, zijn op de plankaart apart aangeduid en in de voorschriften is de toelaatbaarheid geregeld. Dat is gebeurd door ter plaatse van de Sequoia en op het perceel aan het Maaskant-erf de aanduiding “dv” (= dienstverlening) te plaatsen. Gelet op respectievelijk de bestaande maatschappelijke functies aan de Groene Zoom en de onderwijsvoorzieningen aan het Mina Kruseman-erf is daar de aanduiding “m” (= maatschappelijke doeleinden) vermeld. Ter plaatse van de gereserveerde locaties voor woonwijkvriendelijke werkgelegenheid in Stadspolder en de woon/werkeenheden in Oudelandshoek zijn de aanduidingen m, k en b geplaatst.



De (nieuwe) invulling van de nog braakliggende en de tijdelijk ingevulde locaties is nog niet in detail bekend. Wel zijn de bouwblokken en de gebieden 'tuin' en 'erf' bepaald en op de plankaart aangegeven. Dat is nog niet in detail mogelijk voor de locatie aan het M. Kruseman-erf; voor deze locatie is in het bestemmingsplan een globalere regeling opgenomen. Op de plankaart is het bouwvlak en de maximaal toegestane bouwhoogte aangegeven.

Voor alle locatie is voorgeschreven dat voorzien moet worden in de parkeerbehoefte en is o.a. vanwege de akoestische situatie in de voorschriften het maximum aantal woningen per locatie vastgelegd (WI t/m WV).



Naast de aangegeven locaties waar zelfstandige niet-woonfuncties mogelijk zijn, is het binnen een aantal randvoorwaarden toegestaan dat bewoners van woningen een vrij beroep en/of een aan huis verbonden beroep in een gedeelte van hun woning uitoefenen. De randvoorwaarden betreffen onder meer de maximale oppervlakte, de uitstraling en de inpassing in en effecten op de omgeving. De regeling is opgenomen in artikel 25, lid 3 en lid 4 van de voorschriften.

Op grond van de vrijstellingbepalingen van de bestemming "Woondoeleinden" kunnen burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen voor het toestaan van een aantal andere functies op de begane grond van de twee locaties met van het wonen afwijkende functies die grenzen aan het winkelcentrum Bieshof. Het gaat om de Sequoia en de nieuwbouw ten noorden van het oostelijke parkeerterrein. Voorafgaand aan het verlenen van vrijstelling voor horeca moet de Adviesraad voor de detailhandel worden gehoord.

Daarnaast kan door middel van vrijstelling een cat. 3 bedrijf worden toegestaan als zo'n bedrijf qua aard, inrichting en effecten op de omgeving kan worden gelijkgesteld met een cat. 2-bedrijf. Ook is vrijstelling mogelijk voor verschillende bouwwerken. Het betreft onder andere het tot stand brengen van een erker, balkon, aan- en bijgebouwen tot een oppervlakte van 75 m<sup>2</sup> in plaats van 50 m<sup>2</sup> of voor hogere aan- of bijbouwen.

Bij alle vormen van wonen en bij de vestiging van niet-woonfuncties moet op eigen terrein in de parkeerbehoefte worden voorzien. Om die reden is onder meer in het plan opgenomen dat de bestaande parkeerplaatsen gehandhaafd moeten blijven. Vrijstelling is mogelijk als op een andere wijze op eigen terrein in de parkeerbehoefte wordt voorzien.

Vanwege de ligging van de waterkering in het noordelijk en oostelijk deel van het plangebied is sprake van een dubbelbestemming. De bestemming "Waterkering" heeft het primaat boven de bestemming "Woondoeleinden". Dit geldt ook voor de bestemming "Ondergrondse leidingen". Voor de beschermingszone van de waterkering is een afstemmingsregeling opgenomen.

Binnen de bestemming "Woondoeleinden" vraagt de aanduiding "openbare verbinding" nog om een toelichting. Op enkele locaties binnen het plangebied is sprake van een openbare onderdoorgang onder bestaande woningen. Om te waarborgen dat deze verbinding gehandhaafd blijft, is op de plankaart een aanduiding vermeld en in de voorschriften geregeld dat en met welke breedte- en hoogte-maten een open ruimte gehandhaafd moet blijven.



#### Ad b. Woondoeleinden-woonwagenlocatie.

Van deze bestemming is sprake op een tweetal locaties binnen het plangebied: aan de Amazone en aan de Merbau. Het gaat om bestaande woonwagenlocaties die tot stand gebracht zijn gelijktijdig met de ontwikkeling van de rest van de wijk. De bouwvlakken, de maximale oppervlakte van standplaatsen, de bouwhoogte van hoofdbebouwing en van bijgebouwen, het bebouwingspercentage en de maximale oppervlakte van bijgebouwen etc. zijn in het plan opgenomen. Bij het bepalen van de ligging van de bouwvlakken en de voorgevelrooilijn is aangesloten op de voorgevels van aangrenzende/omliggende bebouwing.

De mogelijkheden alsmede de vrijstellingsbevoegdheid voor de uitoefening van een vrij beroep en/of een aan huis verbonden beroep is ook binnen de bestemming "Woondoeleinden-woonwagenlocatie" van toepassing. De vestiging en uitoefening van bedrijfsactiviteiten is -net zoals bij reguliere woonbebouwing- uitgesloten.

#### Ad c. Centrumvoorzieningen.

Het aan het Van Eesterenplein gesitueerde winkelcentrum Bieshof en het buurtwinkelcentrum Stadspolder aan het Pearl Buck-erf hebben de bestemming "Centrumvoorzieningen". Het betreft de twee binnen het plangebied aanwezige winkelconcentraties: de bestaande bebouwing, de daaromheen liggende openbare ruimten alsmede de parkeerterreinen nabij beide centra, die onder meer nodig zijn om te voorzien in de parkeerbehoefte van bewoners en het winkelend publiek.

De begane grond-ruimten van beide winkelcentra mogen in principe alleen gebruikt worden voor detailhandel en dienstverlening. Na vrijstelling is op de begane grond een aantal andere functies toegestaan als zo'n functie past binnen het winkelkarakter en een bijdrage levert aan het goed functioneren van de winkelconcentratie. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om winkelondersteunende



horeca. Voorafgaand aan het verlenen van vrijstelling moet de Adviesraad voor de Detailhandel worden gehoord.

Op de verdiepingen is alleen de woonfunctie toegestaan; de op de begane grond gevestigde functie mag niet worden uitgebreid naar de verdieping(en). Net zoals voor woningen elders in het plangebied is ook voor woningen binnen de bestemming "Centrumvoorzieningen" de (vrijstellings)regeling voor een vrij beroep en/of een aan huis verbonden beroep van toepassing.

Het oprichten van gebouwen is toegestaan binnen de op de plankaart aangegeven bouwvlakken tot het aangegeven bebouwingspercentage en tot de aangegeven hoogten. Als geen hoogte is aangegeven geldt de maximale hoogte van 4 m met dien verstande dat als de gronden met de bestemming "Centrumvoorzieningen" direct grenzen aan gronden met de bestemming "Woondoeleinden" op en nabij de perceelsgrens een lagere hoogtemaat van toepassing is.

Buiten het bouwvlak zijn in principe geen gebouwen toegestaan. Wel mogen daar bouwwerken geen gebouwen zijnde in de vorm van onder andere vlaggenmasten tot stand gebracht worden. Voor de bouw van bijvoorbeeld een balkon of entreepartij is een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen.

Omdat de gemeentebrede detailhandelsstructuur niet uit balans mag worden gebracht is de oppervlakte van beide winkelcentra beperkt tot de bestaande oppervlakte. Aan de westzijde van het winkelcentrum Bieshof is mogelijk een beperkte uitbreiding haalbaar. Daartoe is een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen. De uitbreiding mag niet meer bedragen dan 500 m<sup>2</sup> en moet worden opgericht binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak. Vooraf moet uit onderzoek gebleken zijn dat die uitbreiding vanuit distributieplanologisch oogpunt acceptabel is. Ook moet de Adviesraad voor de Detailhandel gehoord worden, is een goede stedenbouwkundige inpassing een voorwaarde en moet in de nabijheid voorzien worden in voldoende parkeervoorzieningen.

Aan zowel de oost- als aan de westzijde van het winkelcentrum Bieshof is een tweetal parkeerterreinen aanwezig. Deze worden onder meer gebruikt door bezoekers van het winkelcentrum. Het oprichten van extra bebouwing is in principe niet toegestaan; uitgangspunt is handhaving van de parkeerplaatsen. Daarnaast is het westelijke parkeerterrein specifiek ingericht met groen en is het oostelijk parkeerterrein juist opengehouden voor evenementen (zie art. 25, lid 2). Het oostelijke parkeerterrein is de enige in de wijk beschikbare locatie hiervoor. Na vrijstelling is -onder meer onder de voorwaarde dat een goede stedenbouwkundige inpassing mogelijk blijkt- een beperkte uitbreiding van het winkelcentrum of de bouw van een parkeervoorziening mogelijk.

#### Ad d. Gemengde doeleinden.

Ten westen van het station in het tussen de Groene Zoom en de spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen gelegen gebied is sprake van een menging van functies. Uitgangspunt is handhaving van deze menging. Daarnaast is op deze locatie de woonfunctie een optie. Deze functionele invulling is ook het uitgangspunt voor de twee nog braakliggende locaties aan de Chico Mendesring (nabij de Pallisander en de Merbau).

In de voorschriften is vastgelegd dat verschillende functies tot de mogelijkheden behoren. Voor een aantal functies zijn beperkingen opgenomen. Dit vanwege de mogelijke effecten die de functies direct of indirect kunnen hebben op het woon- en leefklimaat. Het betreft de locatie en de oppervlakte horeca en sportieve- en recreatieve doeleinden. Deze functies zijn alleen toegestaan in het gebied nabij het station. Uitbreiding van zo'n functie vereist een afzonderlijke afweging, reden waarom een vrijstellingsbevoegdheid is opgenomen.

Gebouwen zijn alleen toegestaan binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak. Ter plaatse van het multifunctioneel centrum Palet is uitgegaan van de bestaande hoogte van de bebouwing (20 m). Ten westen daarvan is op de hoek van de Groene Zoom –net zoals in het geldende bestemmingsplan– toevoeging van bebouwing tot 30 m mogelijk gemaakt. De locatie, de omvang en de typologie en dat moet worden voorzien in de parkeerbehoefte is in het plan vastgelegd.

Zoals oorspronkelijk bij de opzet van de wijk is beoogd en mogelijk is op grond van het geldende bestemmingsplan, is ook op de hoeken van de Chico Mendesring met de Pallisander en de Merbau bebouwing mogelijk gemaakt. De bouwvlakken en de bouwhoogten zijn op de plankaart vastgelegd. In de voorschriften is geregeld dat per locatie maximaal 15 woningen tot stand gebracht mogen worden. Er bestaan op dit moment nog geen concrete bouwplannen; het bestemmingsplan maakt ook de huidige inrichting (grasveld) mogelijk.

#### Ad e. Maatschappelijke doeleinden.

De locaties waar binnen het plangebied maatschappelijke doeleinden aanwezig zijn hebben ook die bestemming. Het zijn verspreid over het plangebied diverse locaties waar bijvoorbeeld (permanente) onderwijsvoorzieningen, religieuze functies of (sociaal) maatschappelijke functies gevestigd zijn. De bestaande maatschappelijke doeleinden zijn op de plankaart en door middel van een regeling in de voorschriften vastgelegd. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen onderwijs-, religieuze, medische en sociale voorzieningen. Door middel van een vrijstellingsbevoegdheid is verandering mogelijk.



Voorwaarde voor het verlenen van vrijstelling is dat geen sprake mag zijn van ontoelaatbare negatieve beïnvloeding van de woon- en leefsituatie in de naaste omgeving.

Gelet op de ligging nabij de N3, waar sprake is van transport gevaarlijke stoffen, is in het plan voor de ten westen van het Flamingopad gelegen gronden met de bestemming "Maatschappelijke doeleinden" opgenomen dat nachtverblijf niet is toegestaan. Daarnaast is geregeld dat binnen de zone van 200 m uit het hart van de N3 geen nieuwe maatschappelijke voorzieningen ten behoeve van verminderd zelfredzamen (zoals bijvoorbeeld een kinderdagverblijf, een lagere school, bijzonder onderwijs of zorgvoorzieningen) zijn toegestaan. In de paragraaf Externe veiligheid (6.3) van dit bestemmingsplan is hierop uitgebreid ingegaan; korthedshalve wordt daarnaar verwezen.

Een deel van de locaties grenst direct aan (tuinen van) woningen. Bebouwing is alleen toegestaan binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak tot het aangegeven bebouwingpercentage en de aangegeven hoogte. Ook hier geldt dat wanneer op de plankaart geen bouwhoogte is vermeld, bebouwing is toegestaan tot een hoogte 4 m. In afwijking hiervan mag de hoogte op perceelsgrenzen met woningen niet meer bedragen dan 3 m. Naar mate de afstand tot de perceelsgrens toeneemt, mag ook de hoogte toenemen tot het maximum van 4 m. De mogelijkheden buiten het bouwvlak en de vrijstellingsbevoegdheden zijn al bij andere bestemmingen toegelicht; korthedshalve wordt daarnaar verwezen.

Binnen het plangebied is sprake van een tweetal locaties die op dit moment als groengebied en/of speelplek zijn ingevuld. Het gaat om percelen aan het Selma Lagerlof-erf en aan de Mahonie. Het geldende bestemmingsplan laat zowel maatschappelijke doeleinden als woondoeleinden toe. Die regeling is ook in dit plan overgenomen door de bestemming "Maatschappelijke doeleinden" en de aanduiding "wonen toegestaan" met de bijbehorende regeling in de voorschriften.

#### Ad f. Bedrijfsdoeleinden

Het bedrijventerrein "Groene Zoom" heeft de bestemming "Bedrijfsdoeleinden". De Milieudienst Zuid-Holland Zuid heeft advies uitgebracht over de toe te laten bedrijven binnen het plangebied.

Op het oostelijk deel van het bedrijventerrein zijn bedrijven toegestaan die behoren tot de categorieën 1, 2 en 3. Bedrijfsactiviteiten als bedoeld in art. 41 van de Wet geluidhinder en art. 4.2. van het Inrichtingen en Vergunningenbesluit Wet Milieubeheer en de vestiging van risicovolle bedrijven zijn uitgesloten. Door de aanwezigheid van bestaande woningen nabij de Rondweg zijn binnen een strook van 50 m rond de woningen bedrijven toegestaan tot maximaal cat. 2.

Ook ter plaatse van de twee kleinschalige bedrijfslocaties aan de Amazone zijn bedrijven met bijbehorende bedrijfskantoren toegestaan. Ook hier geldt dat gelet op de ligging zeer dicht bij bestaande woningen alleen de categorieën 1 en 2 van de Staat van bedrijfsactiviteiten mogelijk gemaakt zijn.



In de voorschriften is met betrekking tot kantoorhoudendheid van bedrijven opgenomen dat ter plaatse maximaal 50 % van het aantal m<sup>2</sup> b.v.o. bedrijfsbebouwing (tot een maximum van 3.000 m<sup>2</sup>) gerealiseerd mag worden. Daarnaast is de vestiging van kleinschalige (max. 500 m<sup>2</sup>) zelfstandige kantoren mogelijk. Dit is overeenkomstig de bestaande situatie op het terrein.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat detailhandel niet is toegestaan. Dit in verband met de nagestreefde concentratie elders in Dordrecht (in winkelcentra ofwel -voor wat betreft volumineuze detailhandel- aan bijvoorbeeld de Handelskade en de Mijlweg). Zoals gebruikelijk is op bedrijfsterreinen in Dordrecht kan binnen een aantal randvoorwaarden in het kader van de uitoefening van een bedrijf ondergeschikte detailhandel plaatsvinden. De randvoorwaarden zijn opgenomen in de door burgemeester en wethouders op 15 juli 1997 vastgestelde beleidsregel en hebben betrekking op onder andere de aard en de omvang van de detailhandel (bijv. alleen ondergeschikte detailhandel in producten die ter plaatse zijn vervaardigd of geproduceerd) en geven aan dat zelfstandige detailhandel niet is toegestaan.

Binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak zijn bouwwerken toegestaan tot de op de kaart aangegeven hoogte en bebouwingspercentage. Als geen hoogte is vermeld, is een hoogte van 4 m toegestaan en geldt als de locatie direct grenst aan woningen een afwijkende regeling voor de bouwhoogte op en nabij de perceelsgrens. Als geen percentage is opgenomen, mag het bouwvlak volledig worden bebouwd.

Gebouwen zijn niet toegestaan buiten het bouwvlak, behalve ondergeschikte entreepartijen of een beperkt aan- of bijgebouw na vrijstelling.



#### Ad g. Agrarische doeleinden

Het gebied gelegen tussen de Bildersteeg en de Zeedijk heeft de bestemming "Agrarische Doeleinden". Gelet op het open karakter en de functie als overgangszone naar het buitengebied is in eerste instantie de realisering van gebouwen niet mogelijk. Slechts na toepassing van een vrijstellingsbevoegdheid kunnen agrarische gebouwen (zoals schuilgelegenheden,

gereedschapsbergingen e.d.) tot stand gebracht worden. De ecologische betekenis van het gebied is niet optimaal.

Evenals in het geldende bestemmingsplan is in de voorschriften een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Na toepassing daarvan kan na beëindiging van de agrarische bedrijfsvoering het gebied een onderdeel gaan uitmaken van de rand-groenvoorzieningen van de wijk. Een herinrichting met groenvoorzieningen in de vorm van een parkgebied met daarbij behorende voorzieningen kan dan gerealiseerd worden. Bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid verdient het landschapshistorische aspect aandacht.

Ten oosten van dit plangebied liggen de gronden waarvoor het strategisch groenplan in ontwikkeling is. In dat kader wordt beoogd deze gronden anders te gebruiken/in te richten. Zodra te zijner tijd bekend is hoe, kan bezien worden of, en zo ja welke, consequenties dat heeft voor de agrarische gronden binnen het plangebied.

Een deel van de gronden heeft tevens de bestemming "Ondergrondse leidingen" en "Bovengrondse hoogspanningsverbinding". De bestemming "Agrarische doeleinden" is hieraan ondergeschikt.

#### Ad h. Recreatieve doeleinden

De camping, de kade behorend bij de haven en het voormalige gemaal nabij de haven 't Vissertje aan de noordzijde van het plangebied alsmede de speeltuin aan de Meranti hebben de bestemming "Recreatieve doeleinden".

De bestaande toeristische camping is op de plankaart nader aangeduid met "tc". Op deze gronden is recreatief nachtverblijf wel, maar permanente bewoning niet toegestaan. Als uitzondering daarop is de woonfunctie in de bestaande dienstwoning wel mogelijk gemaakt. Deze dienstwoning (max. 350 m<sup>3</sup>) en de overige voor de camping noodzakelijke en bestaande gebouwen (in totaal max. 100 m<sup>2</sup>) zijn uitsluitend toegestaan binnen op de plankaart aangegeven bouwvlakken. Gelet op de geldende Beleidslijn grote rivieren is per functie (woning, bedrijfsruimte, etc) maximaal 10 % uitbreiding ten opzichte van de bestaande situatie toegestaan. Zie in dit verband wat in par. 6.6.1. is aangegeven met betrekking tot genoemde Beleidslijn.



Een vergelijkbare gedetailleerde regeling is opgenomen voor het tot stand te brengen horecabedrijf direct ten westen van de Loswalweg. Horeca is alleen toegestaan ter plaatse van de aanduiding op de plankaart: in en rond het voormalige gemaal en de bijbehorende woning. Op deze locatie is tevens een verhuurbedrijf van boten, fietsen e.d. toegestaan en kan de bestaande dienstwoning worden gehandhaafd. Nadrukkelijk is de hoogte en omvang gelimiteerd; ook hier geldt vanwege de Beleidslijn grote rivieren per functie een maximale uitbreidingsmogelijkheid van 10 %. Verwezen wordt naar par. 6.6.1.

Voor het geval de camping te zijner tijd eventueel komt te vervallen is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen: burgemeester en wethouders kunnen de bestemming "Recreatieve doeleinden" wijzigen in de bestemming "Groenvoorzieningen". De gronden direct ten noorden, oosten en zuiden van de camping hebben ook die bestemming. Benadrukt wordt dat van de wijzigingsbevoegdheid pas gebruik gemaakt kan worden als de camping is komen te vervallen.

Door middel van de nadere aanduiding "sp" en een regeling in de voorschriften is geregeld dat ter plaatse van de bestaande voorziening aan de Meranti in principe alleen een speeltuin is toegestaan. Omdat het speeltuingebouw nu gelijktijdig in gebruik is als kinderopvang, is geregeld dat op deze gronden tevens maatschappelijke doeleinden in de vorm van kinderopvang mogelijk is. De oppervlakte van bebouwing mag maximaal 350 m<sup>2</sup> bedragen.

Voor de gronden is vastgelegd welke bebouwing met welke omvang en hoogte is toegestaan. Voor een gedeelte van de nabij 't Vissertje gelegen gronden met de bestemming "Recreatieve doeleinden" is tevens de afstemmingsregeling van de beschermingszone van de waterkering aan de orde.

#### Ad i. Waterkering

De Wantijdijk heeft een waterkerende functie. Het gaat om een primaire waterkering, die bestaat uit een kernzone en een beschermingszone. Daarom is een gedeelte van het plangebied (een kernzone van 35 meter naar beide zijden van de dijk vanuit de buitenkruinlijn) bestemd voor "Waterkering". De keur en de legger van het Waterschap Hollandse Delta zijn hiervoor van toepassing.

In de voorschriften van de bestemmingen "Woondoeleinden", "Water", "Waterstaatsdoeleinden met natuurwetenschappelijke waarden", "Verkeersdoeleinden – wegverkeer", "Verkeersdoeleinden – spoorwegverkeer", "Groenvoorzieningen", "Groenvoorzieningen met natuurwetenschappelijke waarden", "Ondergrondse leidingen" en "Bovengrondse hoogspanningsverbinding" is een medebestemmingsbepaling opgenomen. Dat wil zeggen dat de voorschriften van die bestemmingen alleen van toepassing zijn met inachtneming van de voor de bestemming "Waterkering" geldende bepalingen.

De op grond van de andere bestemmingen toegestane bouwwerken mogen alleen gerealiseerd worden, indien de bij de bescherming van de waterkering betrokken belangen dat gedogen. Dit geldt tevens voor bouwwerken die op grond van art. 19 van de voorschriften (alg. vrijstellingsbevoegdheid) tot stand gebracht kunnen worden. In de voorschriften is daarom vastgelegd dat bebouwing niet is toegestaan. In hetzelfde artikel is een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen. Voordat besloten wordt over het verlenen van vrijstelling winnen burgemeester en wethouders schriftelijk advies in bij de beheerder van de waterkering. Daarbij is de vraag aan de orde of door de voorgenomen bouwactiviteiten het belang van de waterkering niet onevenredig wordt geschaad en gaat het om de eventueel te stellen voorwaarden. De bescherming van de waterkering kan ertoe leiden dat activiteiten, die normaliter binnen de secundaire bestemmingen zijn toegestaan door de werking van de keur van het Waterschap geen doorgang kunnen vinden. De waterkering heeft derhalve het primaat.

Bij de beschermingszone gaat het om een ruimere zone, die op de plankaart is aangegeven door een aparte aanduiding. In de verschillende voorschriften is een bepaling opgenomen dat bij het oprichten van bebouwing of het uitvoeren van werken overleg met de dijkbeheerder moet plaatsvinden. Voorkomen moet immers worden dat door activiteiten in de beschermingszone aantasting van de waterkering ontstaat.

Het gedeelte tussen het Wantij en de bestemming "Waterkering" is buitendijks gebied. Dit gebied is niet beschermd tegen hoge (rivier)standen. Het gebied heeft tevens een vooroeverfunctie waarvoor in de keur en legger van het Waterschap als zijnde buitenbeschermingszone, regels zijn opgenomen.

#### Ad j. Water

De watergangen in het plangebied zijn als zodanig bestemd. Om enige flexibiliteit te hebben is bepaald, dat ook groenvoorzieningen zijn toegestaan. Voorwaarde is wel dat de hoeveelheid water niet wordt verminderd. Doordat binnen de bestemming "Groenvoorzieningen" ook water is toegestaan, is bijvoorbeeld een andere inrichting van groen en water mogelijk. Dergelijke wijzigingen zijn niet zomaar mogelijk. In de voorschriften is vastgelegd dat voorafgaand aan herinrichting een inspraakronde moet worden gehouden.

Een deel van de gronden heeft een dubbele bestemming. Dat kan zijn de bestemming "Waterkering", "Ondergrondse leidingen" of "Bovengrondse hoogspanningsverbinding". Deze bestemmingen zijn bovengeschied aan de bestemming "Water".

#### Ad k. Waterstaatsdoeleinden met natuurwetenschappelijke waarden

Deze bestemming is gelegd ter plaatse van het Wantij. De plangrens van onderhavig bestemmingsplan ligt in het midden van het Wantij en sluit daarmee aan op de aangrenzende bestemmingsplannen "Dordwijkzone, westzijde Rondweg" (westzijde) en "Merwedepolder" (noordzijde).

Naast het water komen al in de bestemmingsbenaming de natuurwetenschappelijke waarden tot uitdrukking die voortvloeien uit het feit dat het Wantij een belangrijke landschapsecologische drager is. Het vormt de verbinding tussen het verstedelijkte gebied enerzijds en het natuurgebied De Biesbosch anderzijds.

Binnen deze bestemming ligt de bestaande spoorbrug over het Wantij. Ter plaatse van de haven achter het voormalig gemaal 't Vissertje is op de plankaart de aanduiding "j" (jachthaven) vermeld. Op die locatie zijn aanlegsteigers ten behoeve van onder meer watersportdoeleinden toegestaan.



Ter bescherming van de ecologische waarden is een aanlegvergunningenstelsel opgenomen. In de bestemming is voorts opgenomen de waterhuishoudkundige functie alsmede de functie voor de schepvaart inclusief de mogelijkheid tot plaatsing van benodigde scheepvaarttekens. In lid 8 is de medebestemmingsbepaling opgenomen ten aanzien van de bestemmingen "Waterkering", "Ondergrondse leidingen" of "Bovengrondse hoogspanningsverbinding". Uit lid 9 vloeit de afstemmingsregeling voor de beschermingszone waterkering voort.

#### Ad l. Verkeersdoeleinden – wegverkeer

De wegen binnen het plangebied zijn bestemd voor "Verkeersdoeleinden". Het betreft de grotere wegen, bijvoorbeeld de Groene Zoom, de Chico Mendesring en de Stadspolderring, maar ook de straten binnen de woongebieden. Bij het ontwerp van de hoofdontsluitingsroutes is een structurele groenvoorziening tot stand gebracht. Door een regeling in de voorschriften is



vastgelegd dat bij eventuele herinrichting behoud van de omvang en de kwaliteit van de groenvoorzieningen moet worden nagestreefd.



Voor het geval beoogd wordt te komen tot herinrichting van de infrastructuur is een inspraakronde voorgeschreven. De mogelijk op termijn vanaf de Balsa tot stand te brengen brugverbinding naar de wijk Merwedepolder is niet in dit bestemmingsplan opgenomen.

Gelet op de ligging van de waterkering en ondergrondse leidingen is hiervoor een medebestemmingsbepaling opgenomen.

#### Ad m. Verkeersdoeleinden – spoorwegverkeer

Het binnen het plangebied gelegen gedeelte van de bestaande spoorbaan Dordrecht-Geldermalsen is als zodanig bestemd. De bij deze voorziening behorende gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde ten behoeve van spoorwegdoeleinden zijn toegestaan.



Ter plaatse van de op de plankaart aangeduide gronden is een station met bijbehorende gebouwen en voorzieningen mogelijk. Hierbij is rekening gehouden met de beoogde bouw van een perron aan de zuidkant van de spoorbaan en verlenging van het bestaande perron in westelijke richting. Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat wijziging van intensiteiten over het spoortracé niet in dit bestemmingsplan wordt vastgelegd.

#### Ad n. Groenvoorzieningen

Verspreid over het plangebied is sprake van structurele groenvoorzieningen. Het betreft de groene rand aan alle randen van het plangebied maar ook de groene assen en kleine plantsoenen binnen het plangebied (bijv. de groene open ruimten in Vissershoek en Stadspolder). Fiets- en voetpaden, watergangen en speelvoorzieningen zijn toegestaan. Bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn wel toegestaan terwijl gebouwen niet mogelijk gemaakt zijn.

Ook voorafgaand aan herinrichting van gronden met de bestemming "Groenvoorzieningen" is een inspraakronde voorgeschreven. Uit het vijfde lid van artikel 16 vloeit voort dat de bestemmingen "Waterkering", "Ondergrondse leidingen" en "Bovengrondse hoogspanningsverbinding" het primaat hebben.



#### Ad o. Ondergrondse leidingen

Aan de westzijde (direct langs de N3 en het Flamingopad) en aan de oostzijde van het plangebied is sprake van te bestemmen ondergrondse leidingen. Het gaat om oppervlaktewatertransportleidingen en grondwatertransportleiding, een stikstofleiding, rioolpersleidingen, een hogedruk gasleiding en een ondergrondse 150 KV-leiding. In figuur 9 is de ligging en de aard van de leidingen aangegeven.

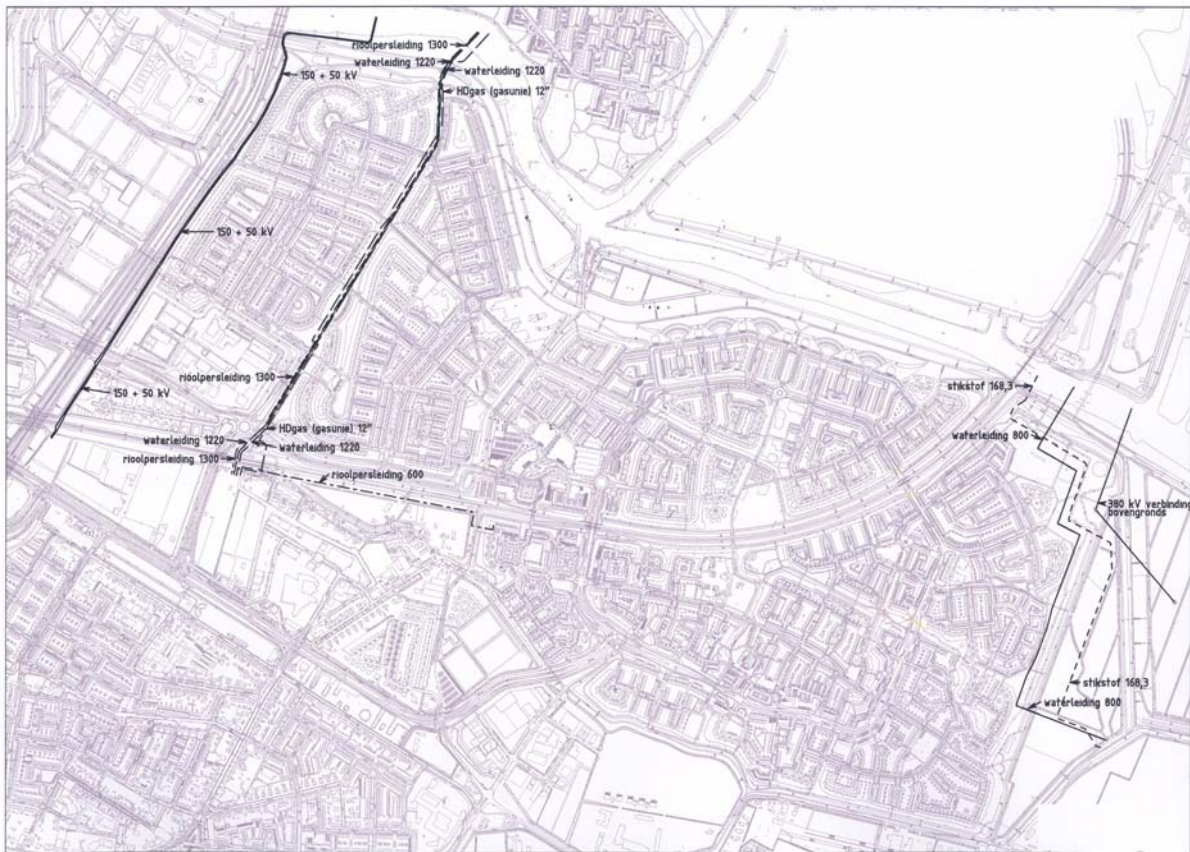
Door de medebestemmingsbepaling is geregeld dat de bestemming "Ondergrondse leidingen" het primaat heeft.

In dit verband kan nog worden opgemerkt dat nabij de oostgrens van het plangebied sprake is van een nieuw aan te leggen (gas)leiding. De exacte ligging van deze leiding binnen het tussen de Bildersteeg en de Wantijdijk gelegen gebied met de bestemming "Agrarische doeleinden" is nog niet bekend. Onderhavig bestemmingsplan maakt de totstandbrenging van de leiding niet mogelijk; zodra de benodigde mer-procedure is afgerond en de ligging definitief is komen vast te staan volgt hiervoor een aparte RO-procedure.

#### Ad p. Bovengrondse hoogspanningsverbinding

In het noord-oostelijke deel van het plangebied bevindt zich een gedeelte van de bovengrondse 380 KV-verbinding Dordrecht/Crayestein-maasvlakte van Tennet b.v. De verbinding is bij het ontwerp van de wijk ingepast: onder het tracé is geen bebouwing maar openbaar groen aanwezig.





Figuur 9: ligging en aard kabels en leidingen

Naast bovenstaande toelichting per bestemming kan ook nog een aantal algemene opmerkingen worden gemaakt.

#### Algemeen

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

Vermelding verdient de op de plankaart en in de bouwvoorschriften opgenomen voorgevelrooilijn. Gebouwen zijn in principe alleen toegestaan binnen de op de plankaart aangegeven bouwvlakken en bij wonen tevens op de met erf aangeduide gronden. Buiten het bouwvlak zijn geen gebouwen, maar wel bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan, waaronder erfafscheidingen. Deze erfafscheidingen mogen voor de op de plankaart aangegeven voorgevelrooilijn een hoogte hebben van 1 m. Achter deze voorgevelrooilijn of als een voorgevelrooilijn ontbreekt, zijn erfafscheidingen toegestaan tot een hoogte van 2 m. De voorgevelrooilijn speelt voorts een rol bij het wel of niet vergunningvrij kunnen bouwen (zie artikel 43 Woningwet).

In een aantal artikelen is een bepaling opgenomen op basis waarvan bij herinrichting van openbare gebieden overleg met de direct-belanghebbenden moet plaatsvinden.

#### Overige voorschriften.

Naast de per bestemming geregelde vrijstellingsbepalingen zijn ook de gebruikelijke algemene vrijstellingsbepalingen (voor bouwwerken van openbaar nut, verschuiven van verschillende grenzen) opgenomen.

Vanwege de eerder in deze toelichting beschreven mogelijke archeologische waarden is in de artikelen 23 en 24 een regeling opgenomen waaruit bescherming van de archeologische waarden bij bouwen en bij de uitvoering van werken voortvloeit.

Binnen het gehele plangebied bestaat in principe een verplichting tot het doen van archeologisch vooronderzoek en zorg voor archeologische waarden. Dit betreft zowel bouwen (art. 23) als aanleggen (art. 24).

In principe mag alleen worden gebouwd als uit onderzoek blijkt dat geen beschermingswaardige archeologische waarden aanwezig zijn of deze in voldoende mate zijn zeker gesteld. Deze regeling is niet nodig bij gelijke vervanging van bestaande bouwwerken en bij nieuwe bouwwerken:

- die kleiner zijn dan 50 m<sup>2</sup> of waarvan de fundering niet dieper ligt dan 0,40 m in gebieden met een hoge archeologische verwachting; en
- die kleiner zijn dan 75 m<sup>2</sup> of waarvan de fundering niet dieper ligt dan 0,70 m in gebieden met een redelijke archeologische verwachting.

Voor het uitvoeren van verschillende grondwerkzaamheden, het rooien van bomen of verlagen van het waterpeil is een aanlegvergunningstelsel nodig. Pas met vergunning kunnen werken worden uitgevoerd. In afwijking hiervan is zo'n vergunning niet nodig voor onder meer het uitvoeren van:

- normale onderhoudswerkzaamheden;
- grondwerkzaamheden tot een diepte van 0,70 en 0,40 m binnen gebieden met resp. een redelijke en hoge archeologische verwachting;
- grondwerkzaamheden tot een oppervlakte van 75 m<sup>2</sup> en 50 m<sup>2</sup> binnen gebieden met resp. een redelijke en hoge archeologische verwachting;
- archeologisch onderzoek door een deskundige archeoloog;
- werken en werkzaamheden waarvoor bouwvergunning is verleend.

Het gebied met een hoge archeologische verwachting is op de plankaart aangegeven, het overige deel van het plangebied betreft gebied met redelijke archeologische verwachting.

De overige voorschriften in het plan, zoals de dubbeltelbepaling en de overgangsbepalingen spreken voor zich en behoeven geen nadere toelichting. Met betrekking tot de gebruiksvoorschriften dient nog te worden opgemerkt dat een aparte regeling voor de uitoefening van een vrijberoep en/of een aan huis verbonden beroep is opgenomen. Doel van deze regeling is bescherming van de woon- en leefsituatie ter plaatse. Naast een maximum percentage en oppervlakte en het feit dat de beroepsuitoefenaar ter plaatse moet wonen, is bepaald dat activiteiten, die op voorhand geen overlast voor de woonomgeving veroorzaken, zonder meer zijn toegestaan. Indien de kans op overlast wel aanwezig is, zijn de activiteiten niet zonder meer toegestaan maar moet een vrijstelling worden gevraagd. Daardoor kan van geval tot geval een afweging worden gemaakt.

Binnen de openbare ruimte in diverse bestemmingen komen kabels en leidingen van onder andere Tennet, KPN en Eneco voor. Bij het uitvoeren van werken en/of werkzaamheden in de directe nabijheid van deze kabels moet rekening worden gehouden met de ligging van de kabels en leidingen en dient overleg gevoerd te worden met de betrokken beheerders.

## Hoofdstuk 6. MILIEU - A S P E C T E N

### 6.1. Ecologie/natuur in de stad

In paragrafen 2.3. (Beschrijving van het gebied) en 4.2.5. (Groenvoorzieningen) is reeds op de groenstructuur en op de ecologische aspecten ingegaan. Naast groene randen is binnen het plangebied sprake van groen.

Aan de noordzijde wordt het woongebied omsloten door de Wantijdijk. Direct ten noorden daarvan ligt de ecologische zone het Wantij. Aan de ene kant maken de taluds van het Wantij deel uit van de hooilandstructuur. Aan de andere kant vormt het Wantij een deel van het Wantijsysteem (verbinding tussen de Dordrechtse en Sliedrechtse Biesbosch en het binnenstedelijk water). De potenties voor het Wantijsysteem worden op diverse plekken ontwikkeld, met name door aanleg van natuurvriendelijk oevers en plasbermen. De omgeving van het Vissertje aan het Wantij is in dat kader heringericht, waarbij rekening is gehouden met de ecologische en de recreatieve waarden.



De recreatieve waarde van de randen is groot. De Wantijdijk is in gebruik als fiets- en wandelroute. Via een fietsbrug over het Wantij bestaat er een directe verbinding met het recreatiegebied De Merwelanden.

De groenzone aan de oostzijde van de wijk wordt gevormd door het Bilderbos en de oude populieren van de Bildersteeg. Zij vormen het knooppunt op de grens van stad en landschap. Het gebied dient in samenhang te worden gezien met de Wantijzone, waardoor de ecologische waarde van het gebied zal toenemen. Het gebied sluit direct aan op het agrarisch gebied en de Biesbosch. Dit aangrenzende gebied maakt onderdeel uit van de Natura 2000 gebieden. Het in hoofdzaak vigerende bestemmingsplan zal geen invloed hebben op de natuurwaarden. De groene rand aan de westzijde van het plangebied zorgt voor de begrenzing van de wijk en van het tracé van de N3 (Rondweg met bijbehorende fietspaden).

Ook in de wijk is aandacht besteed aan groen. De van oudsher aanwezige wegen, watergangen, bomenstructuren zijn zoveel mogelijk bewaard gebleven. Vaak zijn deze wegen nu fietsroute. Op verschillende locaties in het plangebied is sprake van een groene open ruimten. De langs de Spoorlijn gelegen groene taluds, zijn gedeeltelijk ingericht als fiets- en/of wandelroute.

In paragraaf 5.2. zijn onder de punten j. en n. respectievelijk de bestemmingen "Water" en "Groenvoorzieningen" toegelicht. Korthedshalve wordt naar de aangegeven paragrafen verwezen.

## 6.2. Wet geluidhinder

Binnen het plangebied is sprake van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

### 6.2.1. Algemeen

Met uitzondering van enkele ontwikkelingsmogelijkheden is in dit bestemmingsplan uitgegaan van de bestaande situatie: in het overgrote deel van het plangebied is functiewijziging en/of toevoeging van extra geluidgevoelige bebouwing niet aan de orde.

Op een aantal plekken is daarvan wel sprake. Het gaat hierbij om nieuwe woningen of om uitbreiding (in de vorm van bijvoorbeeld een derde bouwlaag) van bestaande woningen.

Concreet is nieuwbouw/uitbreiding van bestaande geluidgevoelige functies mogelijk op de volgende locaties:

- a. kavel op de hoek J. Smit-erf en Stadspolderring;
- b. kavel aan het S. Lagerlof-erf (nabij Stadspolderring);
- c. kavel aan het S. Lagerlof-erf (nabij schoollocatie);
- d. kavel aan het B. Pasternak-erf;
- e. kavel aan de Stadspolderring;
- f. kavel J. Naber-erf en M. Kruseman-erf (locatie bestaande schoolgebouwen);
- g. kavel aan de Groene Zoom (ten westen van het centrum Palet);
- h. twee kavels gelegen aan de Chico Mendesring nabij de Pallisander en de Merantie;
- i. kavel gelegen aan de Mahonie;
- j. de bestaande woningen direct ten oosten van de N3 (dakopbouwen)
- k. de locatie Makore (herinvulling).



### 6.2.2. Wegverkeerslawaai

Op grond van artikel 74 van de in maart 1993 in werking getreden Wet geluidhinder (Wgh) is iedere weg gezoneerd, behalve:

- woonerven;
- 30 km/u gebieden;
- wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart vast staat dat de geluidsbelasting op de gevels van de aanliggende woningen op 10 meter uit de as van de meest nabij gelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt.

Binnen het plangebied is een groot aantal wegen aangewezen als woon-erf c.q. als 30 km-gebied; de overige wegen zijn op grond van de Wet geluidhinder gezoneerd. Het gaat hierbij onder meer om de Rondweg (gelegen in stedelijk gebied en gedeeltelijk in buitenstedelijk gebied) en om de Groene Zoom, Chico Mendesring, Stadspolderring en Recklinghausenweg (gelegen in stedelijk gebied).

Een zone van 350 m en 400 langs de N3 geldt als stedelijk resp. buitenstedelijk gebied in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de maximale ontheffingswaarde 55 dB(A) is (ex. art. 103 Wgh).

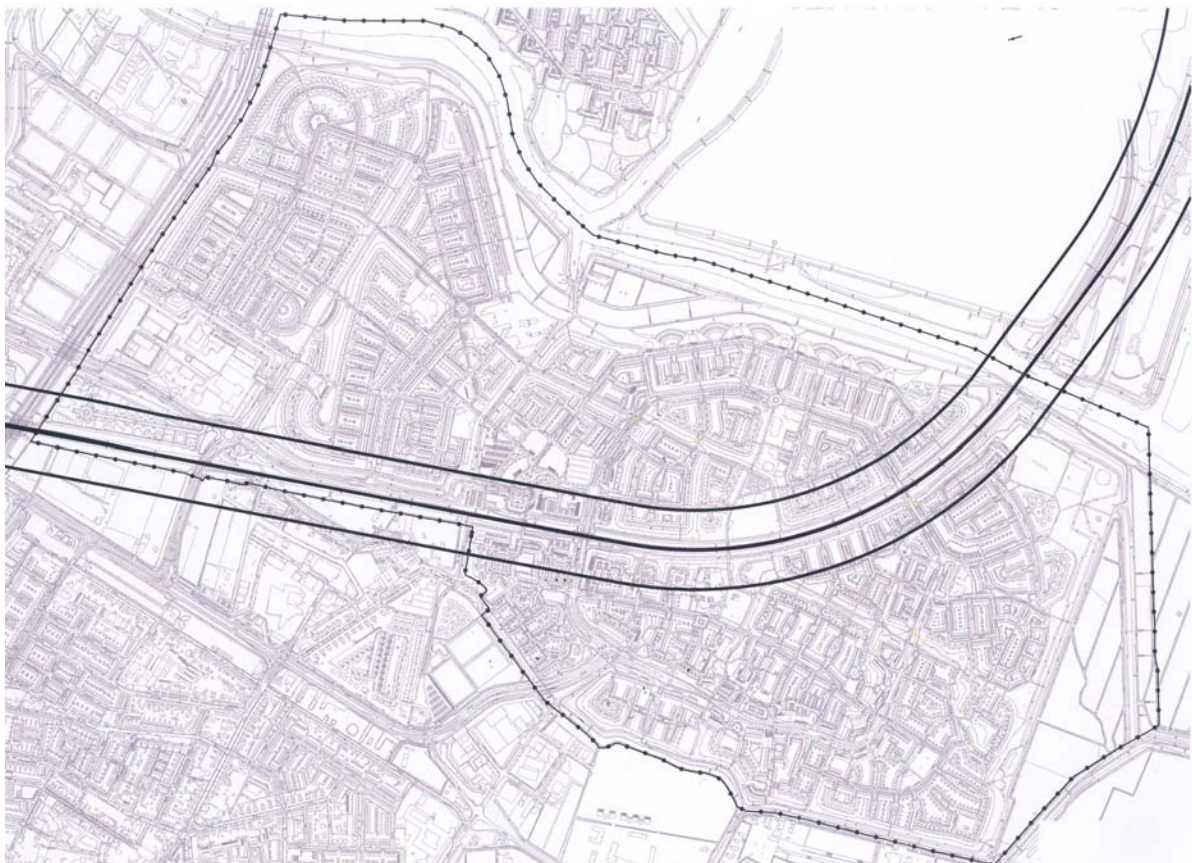
Voor alle locaties is akoestisch onderzoek verricht. Uit dit onderzoek blijkt, dat op verschillende locaties sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar niet van de maximale ontheffingswaarde.

Omdat bron- of afschermende maatregelen niet mogelijk zijn is voor de aangegeven locaties een procedure tot vaststelling hogere grenswaarden doorlopen. Gedeputeerde Staten hebben op 19 juli 2007 besloten hogere grenswaarden te verlenen. Voor uitbreiding van de bestaande woningen (extra bouwlaag) blijkt vaststelling van hogere grenswaarden niet nodig. Het besluit van GS is als bijlage 4 in deze toelichting opgenomen.

### 6.2.3. Spoorweglawaai

Het plangebied wordt doorkruist door de spoorbaan Dordrecht-Geldermalsen. Deze spoorbaan heeft aan beide zijden een zone van 100 m. Het bestemmingsplan maakt op een aantal locaties binnen deze zone het oprichten van extra geluidgevoelige bebouwing mogelijk.

Akoestisch onderzoek heeft plaatsgevonden. Voor twee locaties is sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. De hoogste toelaatbare waarde wordt niet overschreden. De procedure tot vaststelling van hogere grenswaarden is doorlopen (GS-besluit is als bijlage 4 van deze toelichting opgenomen).



Figuur 10: Geluidzone spoorweg

### 6.2.4. Industrielawaai

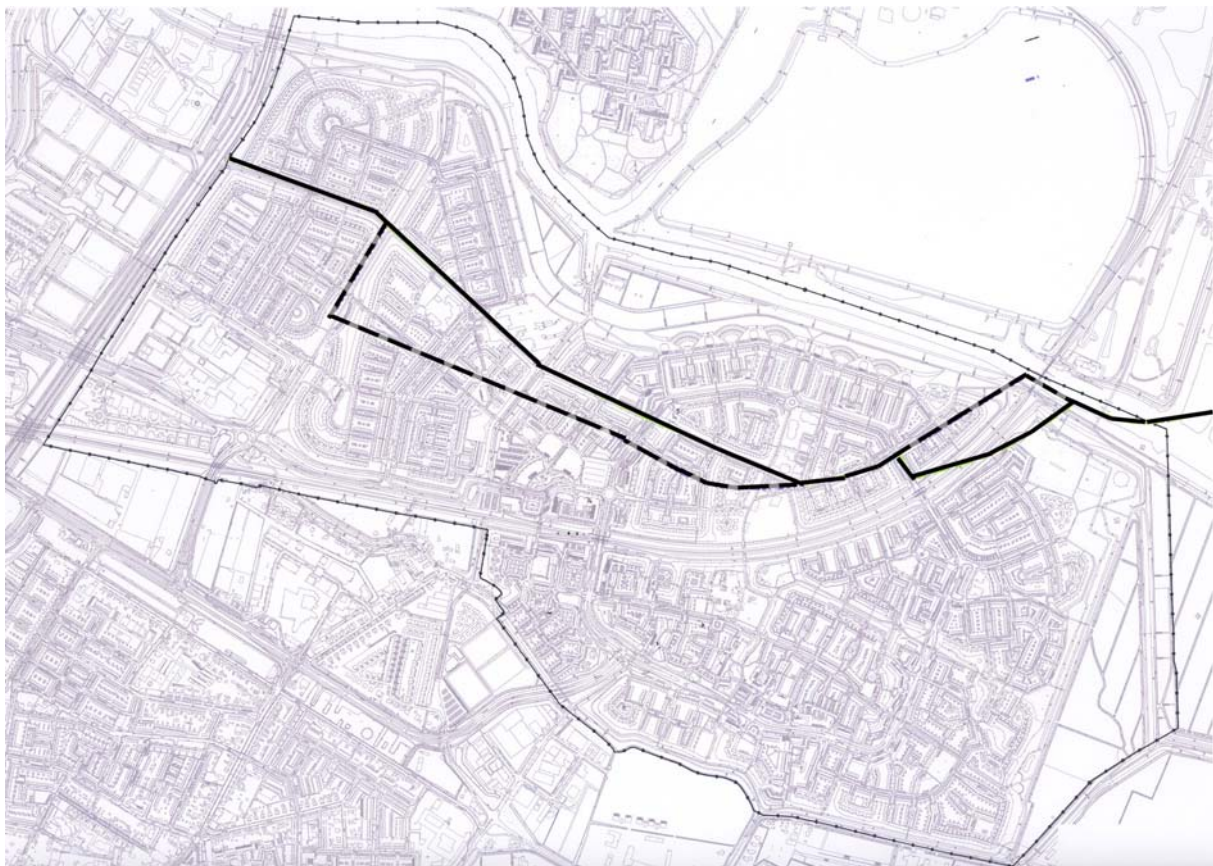
Het plangebied valt gedeeltelijk binnen de geluidzone van het industrieterrein "De Staart". Deze geluidzone is op 11 juni 1993 (nr. 93.004677) bij KB door de Kroon vastgesteld. Door middel van het bestemmingsplan "Herziening zone Industrielawaai Staart", vastgesteld d.d. 30 augustus 2005 en goedgekeurd op 18 oktober 2005 is de zone verkleind.

Op dit moment valt het noordelijk deel van het plangebied binnen de zone  $50 \text{ dB(A)} < < 55 \text{ dB(A)}$ . De geldende ligging van de zone blijkt uit figuur 11. Voor het mogelijk maken van een derde bouwlaag op enkele binnen de zone gelegen woningen aan de westzijde van het plangebied is

akoestisch onderzoek verricht. Geconstateerd is dat bij een gering aantal woningen aan de Iroko de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. De ten hoogste toelaatbare waarde wordt niet overschreden. Uit het besluit van Gedeputeerde Staten tot vaststelling van hogere grenswaarden (zie bijlage 4) vloeit voort dat hogere grenswaarden niet aan de orde zijn omdat sprake is van bestaande woningen.

Uit aanvullend onderzoek is gebleken dat de voorkeursgrenswaarden industrielawaai ter plaatse van de nog in te vullen locatie aan de Makore niet worden overschreden.

De Provincie Zuid-Holland en de gemeenten Dordrecht, Papendrecht en Sliedrecht werken aan actualisering van het geluidszonebewakingsmodel. Dit heeft tot gevolg dat gelet op de bestaande geluidsbelastingen is geconstateerd dat de zone gedeeltelijk kan worden verkleind en –maar dan met name buiten Dordrecht– deels moet worden verruimd. Concreet betekent dit dat het binnen het plangebied gelegen gedeelte van de geluidszone opschuift in noordelijke richting. Dat geldt niet voor een klein deel van het gebied dat wordt begrensd door de spoorbaan, de Stadspolderring, het Rietveld-erf en het Wantij; daar schuift de zone circa 75 m. in zuid-oostelijke richting. Aan het Rietveld-erf is dus sprake van woningen die komen te liggen binnen de nieuwe zone  $50 < < 55$  dB(A)-contour van het gezoneerde industrieterrein “De Staart”. Nader onderzoek heeft plaatsgevonden naar de geluidsbelasting op de bestaande woningen in deze hoek. De huidige geluidbelasting als gevolg van het industrieterrein op de woningen bedraagt 51 dB(A). Geconstateerd is dat de geluidsbelasting na wijziging van de zone maximaal 52 dB(A) bedraagt. De voorkeursgrenswaarde (50 dB(A)) wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet. De procedure tot vaststelling hogere grenswaarden is doorlopen. Het college van Gedeputeerde Staten heeft bij besluit d.d. 19 juli 2007 hogere grenswaarden vastgesteld voor de woningen aan het Rietveld-erf.



Figuur 11: Geldende (---) en de vast te stellen (—) 50 dB(A)-zonegrens industrieterrein “De Staart”.



## 6.3. Externe veiligheid

### 6.3.1. Algemeen

In of in de nabijheid van het plangebied bevinden zich de volgende risicobronnen:

- de Rondweg (N3), gelegen direct ten westen van het plangebied;
- de spoorweg Dordrecht - Geldermalsen aan de westzijde van het plangebied;
- een hogedruk aardgasleiding (12 inch, 40 bar), gelegen parallel aan het Flamigopad;
- een stikstofleiding aan de oostzijde van het plangebied;
- het chemische bedrijf Dupont de Nemours (gelegen op ca. 1000 meter buiten het plangebied).

Over de Rondweg en het spoor vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Vervoer van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee doordat bij ongevallen de kans bestaat dat gevaarlijke lading vrijkomt. Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor is een risiconormering vastgesteld. Een combinatie van verschillende aspecten is bepalend voor het risiconiveau van een transportroute:

- de omvang van de vervoersstroom; deze is bepalend voor de kans op ongevallen met effecten op de omgeving;
- de soort gevaarlijke stoffen; dit is bepalend voor de effecten op de omgeving;
- de veiligheid van de transportroute; dit is bepalend voor de kans op ongevallen;
- het aantal mensen in de omgeving van de route; dit is bepalend voor mogelijk aantal dodelijke slachtoffers.

Het externe veiligheidsbeleid heeft tot doel de kans dat mensen in de omgeving van een transportroute en/of industriële risicobron overlijden ten gevolge van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, binnen aanvaardbare grenzen te houden. Het product van kans en effect (overlijden) wordt aangeduid met het begrip risico.

Deze risicobenadering kent een tweetal begrippen om het risiconiveau weer te geven, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats. Bij het plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een transportroute of industriële risicobron overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op deze transportroute, er van uitgaande dat die persoon onbeschermd en permanent op die plaats aanwezig is. Anders gezegd, het plaatsgebonden risico is een rekenkundig begrip. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zogenoeten risicocontour). Dergelijke contouren zijn van belang bij de beoordeling of een risicovolle activiteit of een risicogevoelige bestemming op een bepaalde plaats kan worden toegelaten.

Voor het plaatsgebonden risico is door de rijksoverheid voor nieuwe situaties een grenswaarde vastgesteld van  $10^{-6}$ /jaar.

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval op de transportroute of industriële risicobron waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Het groepsrisico is te beschouwen als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een incident. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare.

Hoe meer personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico kan worden weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de cumulatieve kansen per jaar op tenminste dat aantal slachtoffers.

Het groepsrisico is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico een oriënterende waarde.

Ter bepaling van de  $10^{-6}$  contour van het plaatsgebonden risico en de hoogte van het groepsrisico zijn risicostudies uitgevoerd. Bij deze berekening is de nu aanwezige ruimtelijke situatie als uitgangspunt genomen.

### 6.3.2. Huidige situatie

#### Rondweg N3

In het rapport "Analyse externe veiligheid Stadspolder, Vissershoeek, Oudelandshoeek" [ARCADIS in opdracht van de Gemeente Dordrecht, december 2006] zijn de risico's van het wegtransport over het nabij het plangebied gelegen deel van de N3 berekend.

#### Uitgangspunten

##### *Transport intensiteit*

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

Hoofdcategorie	Stof cat	Voorbeeldstof	Totaal
Brandbaar gas	GF1	Ethyleenoxide	395
	GF2	Butaan	933
	GF3	Propaan	6.174
Toxisch gas	GT2	Methylmercaptaan	0
	GT3	Zwavel dioxide	279
	GT5	Chloor	34
Brandbare vloeistof	LF1	Heptaan	3.338
	LF2	Pentaaan	3.092
Toxische vloeistof	LT1	Acrylnitril	181
	LT2	Propylamine	218
	LT3	Acroleïne	0

Tabel 1: transportcijfers N3 (2006)

Aan de hand van de gegevens van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer zijn de exacte percentages voor de verdeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de tijd berekend. Het percentage vervoer van gevaarlijke stoffen overdag is 73,1 procent (26,9 procent in de nacht) en 95,1 procent vindt plaats door de week (4,9 procent in het weekend). Deze gegevens zijn in de RBMII-berekeningen meegenomen.

#### *Uitstromingsfrequentie N3 (ongevalfrequenties)*

De risico's van het transport van gevaarlijke goederen zijn afhankelijk van de kans op een ongeval. In september 2003 is voor de gemeente Dordrecht onderzoek gedaan naar de locatiespecifieke ongevalfrequentie van gevaarlijke stoffen op de N3 [Risico's wegtransport gevaarlijke stoffen N3, AVIV september 2003]. Uit deze studie volgde dat de ongevalfrequentie op de N3 50% hoger ligt dan de gemiddelde ongevalfrequentie voor autosnelwegen. De gemiddelde ongevalfrequentie voor autosnelwegen ligt op  $8,3 \cdot 10^{-8}$  1/vtghm. Voor de N3 ligt deze op  $1,24 \cdot 10^{-7}$  1/vtghm. Voor de risicoberekeningen voor dit bestemmingsplan is gebruik gemaakt van deze laatste locatiespecifieke ongevalfrequentie. Ter referentie zijn de berekeningen ook uitgevoerd met de gemiddelde ongevalfrequentie voor autosnelwegen. Deze ongevalfrequentie is gebaseerd op landelijke gemiddelden en is landelijk geaccepteerd voor de beoordeling van risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

### *Dichtheden huidige situatie<sup>1</sup>*

Het onderzoeksgebied wordt omsloten door de Rondweg, de spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen, de Hastingsweg, de Chico Mendesring en het Flamingopad. De ligging van het onderzoeksgebied is op het volgende overzichtskaartje met rode lijnen omsloten weergegeven.



Tussen de N3 en het Flamingopad is een woonwijk gesitueerd. Voor de woningen wordt bij de externe veiligheidsberekening uitgegaan van de bevolkingsdichtheid in woon- en werkgebieden in Nederland uit het Groene Boek PGS 1. Het gebied omsloten door de Rondweg, de spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen, de Hastingsweg, de Chico Mendesring en de Amazone kan in twee deelgebieden ondergebracht worden; ten noorden en ten zuiden van de Groene Zoom.

Ten zuiden van de Groenezoom ligt een bedrijventerrein en een drietal woningen. Hiervoor wordt uitgegaan van de gemiddelde aanwezigheid voor bedrijven volgens het Groene Boek PGS 1. Deze waarden worden ook niet veranderd gedurende de berekeningen.

Het gebied dat begrensd wordt door de Groene Zoom, de Hastingsweg, de Chico Mendesring en de Amazone wordt gebruikt voor maatschappelijke doeleinden. Door gemeente Dordrecht is een telling uitgevoerd voor het aantal aanwezige personen binnen dit deelgebied. Hieruit komt naar voren dat er overdag 2260 personen aanwezig zijn en er 45 permanent verblijven. In het noorden van dit deelgebied is een kinderopvang, een verpleeghuis en een school gevestigd waar 750 mensen overdag en 45 mensen permanent verblijven. Dit deel beslaat een oppervlak van 8.700 vierkante meter wat overeen komt met een bevolkingsdichtheid van 912 pers/ha overdag en 51,6 pers/ha in de nacht.

<sup>1</sup> Bij RBMII wordt bij invoer van de bebouwingstypen onderscheid gemaakt in woonbebouwing, bedrijven en evenementen. Echter is empirisch ondervonden dat bij het rekenen met verschillende bebouwingstypen verkeerde waarden voor het groepsrisico worden berekend. De RBMII-helppdesk adviseert om deze reden alle bebouwing als woonbebouwing in te voeren en hierbij de bevolkingsdichtheid en verblijfsduur zo goed als mogelijk te benaderen. In onderhavige studie is dit dan ook gedaan.

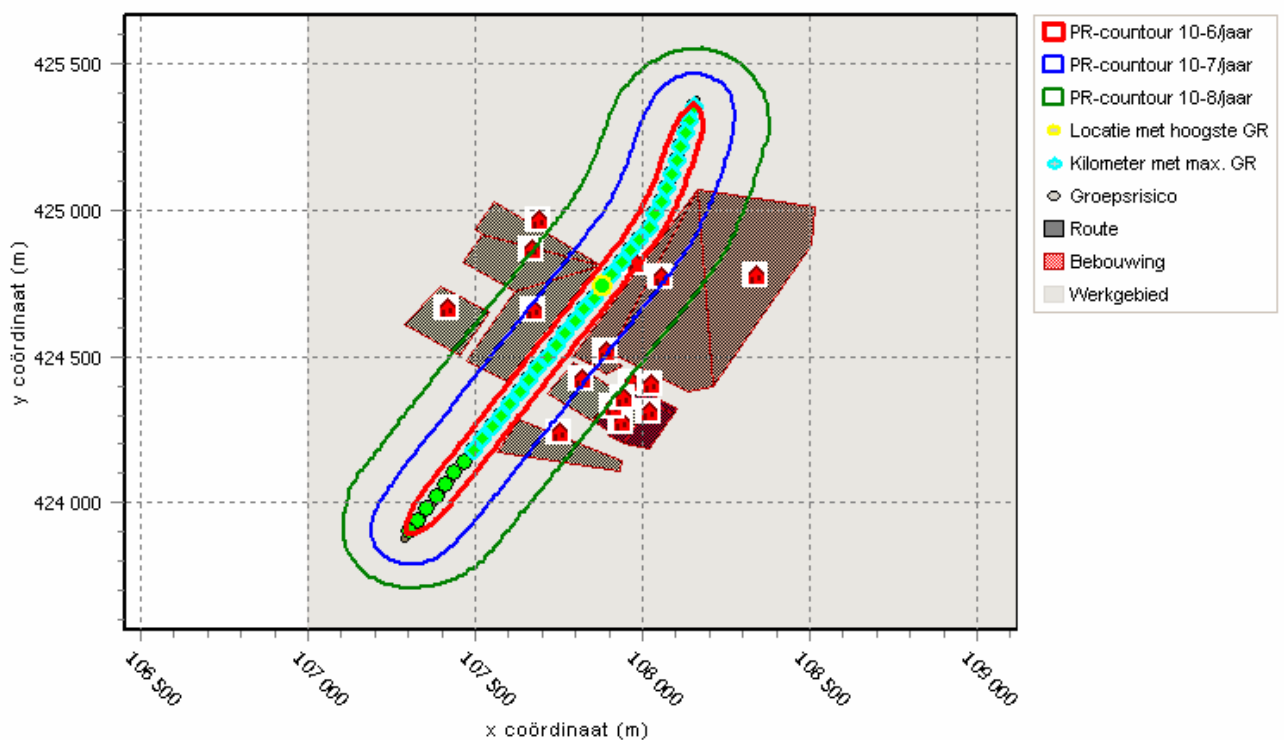
Het zuidelijk deel beslaat een oppervlak van 17.500 vierkante meter. Hier zijn diverse afdelingen van het Wellant college gevestigd waar 1.460 personen zich overdag bevinden. Dit komt overeen met een bevolkingsdichtheid van 834 pers/ha overdag en geen personen in de nacht. 30.000 vierkante meter is momenteel nog onbebouwd. Dit is het oppervlak van het gebied omsloten door de rooilijnen en de bouwgrens. Het gehele gebied heeft derhalve een groter oppervlak.

In het gebied aan de overzijde van de N3 zijn sportvelden gelegen. Hierbij wordt uitgegaan van een bevolkingsdichtheid van 36 pers/ha, zoals aangegeven in PGS 1. Omdat deze sportvelden voornamelijk na 18.00 uur worden gebruikt, zijn de parameters op 0 voor dag en 36 voor de nacht gesteld.

### Berekeningsresultaten

#### Plaatsgebonden risico

De ligging van de  $10^{-6}$  contour wordt voornamelijk bepaald door het transport van brandbare gassen. Een belangrijke transportstroom brandbare gassen tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen vindt plaats over de weg. Omdat de Drechtunnel niet toegankelijk is voor brandbare gassen vindt dit transport plaats via de route gevaarlijke stoffen (A15 - N3). De huidige transportintensiteit in combinatie met een verhoogde uitstromingfrequentie leiden tot de PR-contouren zoals die in onderstaande afbeelding en tabel 2 is weergegeven.

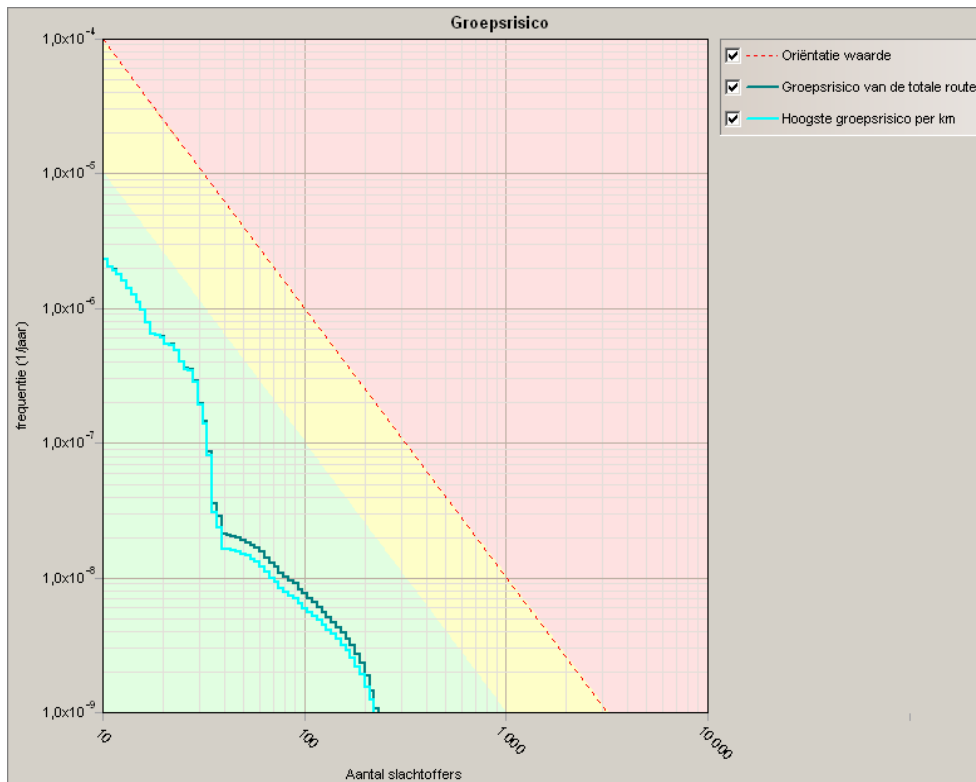


Contour	Afstand
PR10 <sup>-6</sup> -contour	41
PR10 <sup>-8</sup> -contour	224

Tabel 2: afstand van de as van de weg tot de plaatsgebonden risicocontour.

## Groepsrisico

De feitelijke bevolkingsdichtheid in combinatie met de huidige transportintensiteiten en verhoogde ongevalfrequentie leidt tot onderstaande f/N-curve voor het groepsrisico.



Het groepsrisico ligt een factor 36 onder de oriëntatiewaarde.

## Spoorweg Dordrecht - Geldermalsen

In het rapport Risico Analyse van het railtransport door Dordrecht en Zwijndrecht [TNO in opdracht van de Gemeente Dordrecht, februari 2006] zijn de risico's van het railvervoer over het spoortracé Dordrecht Geldermalsen.

### Uitgangspunten

#### *Transportintensiteiten*

De spoorweg Dordrecht-Geldermalsen bevindt zich aan de zuidgrens van het plangebied. Via dit spoortracé wordt de vestiging van Dupont aan de Baanhoekweg in Dordrecht bevoorraad. Het betreft het transport van brandbare en toxische vloeistoffen. In de Veiligheidsstudie Spoorzone Dordrecht Zwijndrecht [TNO december 2004] zijn zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico bepaald. Begin 2006 zijn de berekeningen met de toen bekend zijnde transportintensiteiten (prognoses) herhaald. Tabel 3 geeft de gebruikte transportcijfers weer.

In tegenstelling tot de N3 waar sprake is van bebouwingmogelijkheden binnen het invloedsgebied, is er voor het spoor niet meer gerekend met ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. De bebouwingmogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan zijn benut en het nieuwe bestemmingsplan heeft een conserverend karakter.

Hoofdcategorie	Stof cat	Voorbeeldstof	Totaal 2002	Prognoses basisnet 2005
Brandbaar gas	A	Propaan	0	2.500
Toxisch gas	B2	Ammoniak	0	5.400
Zeer toxisch gas	B3	Chloor	0	0
Zeer brandbare vloeistof	C3	hexaan	2.450	4.000
Toxische vloeistof	D3	acrylonitril	0	6.300
Zeer toxische vloeistof	D4	Fluor waterstof	450	750

Opgemerkt moet worden dat het gebruik van de Betuwe lijn nog niet in deze cijfers is verwerkt.

*Tabel 3: transportcijfers spoor Dordrecht Geldermalsen*

### Berekeningsresultaten

Uit de berekeningen zoals die zijn gedaan in het kader van de Veiligheidsstudie spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht blijkt dat op het tracé Dordrecht-Geldermalsen geen  $10^{-6}$  contour voor het plaatsgebonden risico wordt gevonden. Tevens geldt dat er geen overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico plaatsvindt.

In een aanvulling op de Veiligheidsstudie Spoorzone Dordrecht Zwijndrecht (TNO, januari 2006) is geconstateerd dat ook met bovenstaande prognose geen  $10^{-6}$  contour wordt uitgerekend. De berekende waarde voor het groepsrisico bedraagt op basis van de prognoses maximaal 0,20 maal de oriënterende waarde. Hierbij moet worden opgemerkt dat als uitgangspunt bij deze berekening is genomen het verbod op samenlading van de categorieën A en C3 zoals opgenomen in de toenmalige nota vervoer gevaarlijke stoffen. Hiermee wordt het optreden van een BLEVE voorkomen.

Uit de realisatiecijfers 1998, 2002, 2005 en 2006 blijkt dat er geen brandbare gassen over dit gedeelte van het spoor worden vervoerd. Ook de nieuwe prognoses ten behoeve van het basisnet (juni 2007) laten zien dat er geen gevaarlijke stoffen, behoudens bevoorrading Dupont (categorieën D4 en C3), over traject is voorzien. Met de ingebruikname van het basisnet zal er dan ook geen groepsrisico worden berekend.

### **Bedrijfsvestiging Dupont**

Op ca. 1000 meter van het plangebied bevindt zich de vestiging van Dupont. Uit de milieuvergunning blijkt het volgende:

- de  $10^{-6}$  contour voor het plaatsgebonden risico bevindt zich net buiten de terreingrenzen van de inrichting en op grote afstand van het plangebied;
- de  $10^{-8}$  contour voor het plaatsgebonden risico ligt op ca 1.600 m buiten de inrichting; gelet hierop is het plangebied "Stadspolder, Vissershoeek en Oudelandshoeek" voor een groot deel binnen de  $10^{-8}$  contour voor het plaatsgebonden risico gelegen;
- de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden.

### **Aardgasleiding**

Ter plaatse van de leidingzone langs het Flamingopad ligt een hogedruk aardgastransportleiding met een diameter van 12 inch en een druk van 40 bar. Voor deze leiding worden de veiligheidsafstanden bepaald met de circulaire 'Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen' [Min. VROM november 1984].

Voor aardgas leidingen wordt in de circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" een toetsingsafstand en een afstand tot woonbebouwing, bijzondere objecten en overige bebouwing vermeld. Deze afstanden zijn afhankelijk van de diameter van en de druk in de leiding. Het streven is ten minste de toetsingsafstand aan te houden van de leiding tot de woonbebouwing of een bijzonder object. Planologische, technische en economische belangen kunnen tot een kleinere afstand dan de toetsingsafstand leiden. In deze gevallen dient minimaal de bebouwingsafstand aangehouden te worden. Voor de leiding gelden de volgende veiligheidsafstanden:

Toetsingsafstand	30 meter
bebouwingsafstand tot een woonwijk, flatgebouw en bijzondere objecten categorie I	14 meter
bebouwingsafstand tot incidentele bebouwing en bijzondere objecten en de afstand tot overige gebouwen	4 meter

*Tabel 4: veiligheidsafstanden voor hogedruk aardgasleidingen*

Langs de bestaande leiding is binnen bovenstaande afstanden geen bebouwing gerealiseerd.

#### **Stikstofleiding**

De stikstofleiding aan de oostzijde van het plangebied is van het bedrijf Air Liquide. Momenteel wordt door Air Liquide een effectafstand van 15 meter gehanteerd

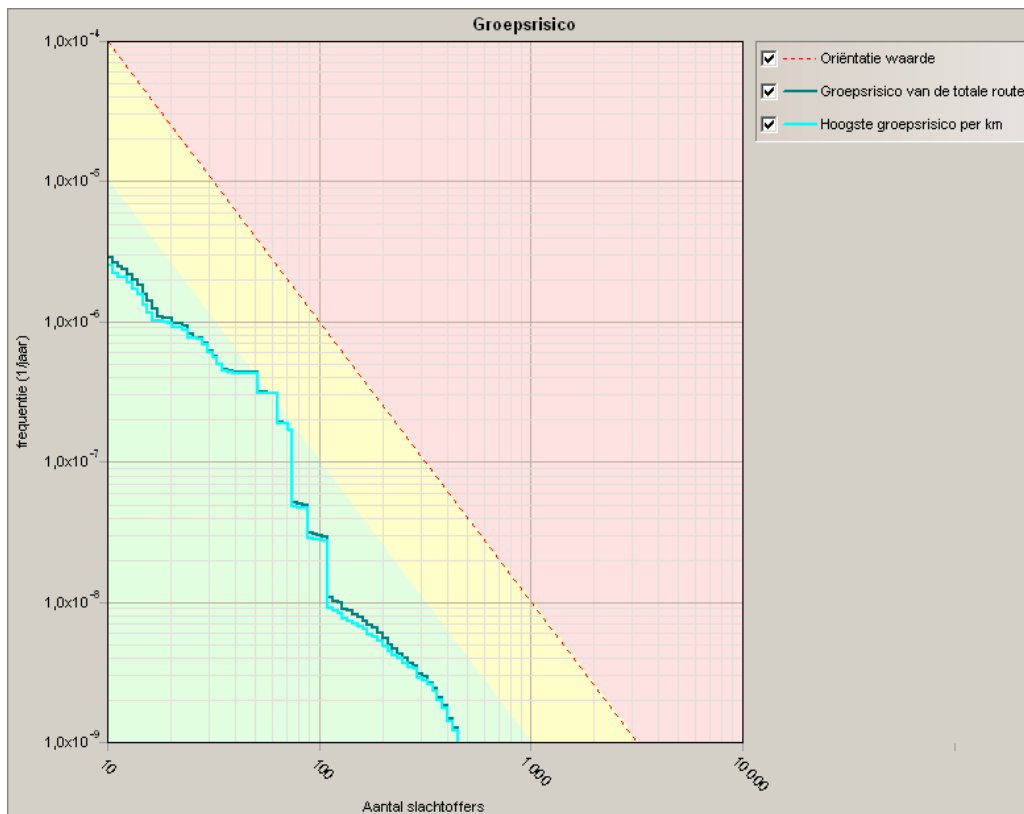
Ten aanzien van de leidingen kan nog het volgende worden opgemerkt. Op dit moment is nog de circulaire voor hogedruk aardgastransportleidingen uit 1984 van kracht. Het beleid met betrekking tot buisleidingen is echter in beweging: gewerkt wordt aan aanpassing van de berekeningswijze en nieuwe veiligheidsafstanden.

#### **6.3.3. Maximale invulling geldende bestemmingsplannen**

Binnen het invloedsgebied van de N3 zijn nog niet alle planologische mogelijkheden benut die de nu geldende bestemmingsplan "Corridor" en "Oudelandshoek" bieden. Het bestemmingsplan Corridor biedt ten opzichte van de huidige situatie nog bouwmogelijkheden voor ca. 30.000 m<sup>2</sup> ten behoeve van de functie maatschappelijke doeleinden (bovenop de nu reeds gerealiseerde bebouwing). De bebouwingshoogte binnen het bouwvlak bedraagt 10 m. Het bestemmingsplan Oudelandshoek biedt nog bebouwingsmogelijkheden voor gestapelde woningbouw binnen 200 meter van de N3.

Om een indruk te krijgen van de "ontwikkelmogelijkheden" op de nog onbebouwde gronden is er een berekening uitgevoerd voor het groepsrisico waarbij overeenkomstig de mogelijkheden van het bestemmingsplan "Corridor" dit bouwvolume maximaal wordt benut voor de functie maatschappelijke doeleinden. Met het toetsingskader externe veiligheid in het achterhoofd is de berekening uitgevoerd met uitsluiting van het nachtverblijf. De bebouwingsmogelijkheden uit het bestemmingsplan "Oudelandshoek" zijn niet meegenomen omdat deze mogelijkheden fysiek niet meer zijn te realiseren.

Bij gelijkblijvende vervoersaantallen en ongevalfrequentie blijft het PR gelijk. Bij verhoging van de bevolkingsdichtheid door gebruikmaking van bouwmogelijkheden verandert enkel het groepsrisico. Voor het scenario met maximale invulling van het nu geldende bestemmingsplan (excl. nachtverblijf) wordt de bevolkingsdichtheid voor het ongebruikte terrein op 1000 pers/ha gesteld. In deze situatie ontstaat de volgende f/N-curve:



De berekening laat dan ook zien dat volledige benutting van het bouwoppervlak mogelijk is zonder de oriënterende waarde te overschrijden. Opgemerkt moet worden dat het bestemmingsplan Oudelandshoek de functie maatschappelijke doeleinden in combinatie met nachtverblijf wel toestaat. De maximaal toegestane planologische situatie zal daarom leiden tot een hoger groepsrisico.

#### 6.3.4. Bestemmingsplan "Stadspolder, Vissershoeek en Oudelandshoek"

Het bestemmingsplan "Stadspolder, Vissershoeek en Oudelandshoek" omvat een gebied dat begrensd wordt door de N3, het Wantij, de Wantijdijk/Zeedijk en de Noordendijk/spoorbaan Dordrecht-Geldermalsen. Op dit moment zijn voor dit gebied vijf bestemmingsplannen van kracht. Een deel van de geldende bestemmingsplannen is opgesteld voorafgaand aan de bouw van de wijk; daarnaast is in enkele plannen de globale-eindplanmethodiek gehanteerd. Er bestaat behoefte aan actualisering. Besloten is één nieuw bestemmingsplan op te stellen voor de totale wijk "Stadspolders": het bestemmingsplan "Stadspolder, Vissershoeek en Oudelandshoek".

Uitgangspunt voor het nieuwe plan is primair de nu bestaande situatie. Net zoals in de geldende bestemmingsplannen bestaat echter behoefte aan flexibiliteit. Bij het bepalen van de in het plan op te nemen bebouwings- en gebruiksmogelijkheden moet ook het aspect veiligheid betrokken worden. Gelet op de ligging nabij de N3 betreft dit in het bijzonder het gebied dat begrensd wordt door de spoorbaan Dordrecht-Geldermalsen, de N3, het Wantij en het Flamingopad/de Chico Mendesring.

#### Inleiding

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



Toepassing van dit toetsingskader geeft externe veiligheidsaspecten een expliciete plaats bij het totstandkomen van ruimtelijke plannen en bouwplannen. Het toetsingskader omvat 5 beoordelingscriteria:

- a. plaatsgebonden risico;
- b. groepsrisico;
- c. zelfredzaamheid;
- d. beheersbaarheid;
- e. resteffect.

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

#### A. Toetsingskader externe veiligheid

Het toetsingskader externe veiligheid betreft naast de traditionele beoordelingscriteria zoals het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ook criteria als zelfredzaamheid en beheersbaarheid bij een ontwerp van een bestemmingsplan. Deze criteria worden allen doorlopen.

##### *Ad a. Plaatsgebonden risico*

De  $10^{-6}$  contour voor het plaatsgebonden risico ligt, bij de huidige vervoersaantallen, op 41 meter uit de as van de N3.

De eerstelijns bebouwing, zoals die is opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan, is gesitueerd op 60 meter uit de as van de N3. Er daarom geen sprake van overschrijding van de norm voor het plaatsgebonden risico.

De veiligheidsstudie "Spoorzone Dordrecht Zwijndrecht" en de aanvullende analyse van februari 2006 geven aan dat er voor het baanvak gelegen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan geen  $10^{-6}$  contour buiten de infrastructuur wordt gevonden.

In 2004 heeft het college van B&W van Dordrecht een veiligheidszone van 90 meter uit het hart van de N3 (zuidelijk deel) aangewezen, waarbinnen geen nieuwe ontwikkelingen mogen worden gepland. Het doel van deze zone is een duurzaam veilige situatie rondom de transportas N3 te creëren. In dit bestemmingsplan is met deze veiligheidszone rekening gehouden.

##### *Ad b. Groepsrisico*

###### N3

Uit het onderzoeksrapport "Analyse externe veiligheid Stadspolder, Vissershoeek, Oudelandshoek" blijkt dat bij de huidige transportcijfers, een hoge ongevalfrequentie en de huidige bevolkingsdichtheid het groepsrisico een factor 36 onder de oriëntatiewaarde ligt. In het gebied dat omsloten wordt door de Groene Zoom, N3, Chico Mendesring en de Amazone zijn de in het bestemmingsplan Corridor opgenomen bebouwingsmogelijkheden nog niet volledig benut. Er resteert nog een mogelijkheid tot het realiseren van 30.000 m<sup>2</sup> bebouwing met de functie maatschappelijke doeleinden. Op grond van de geldende planvoorschriften is het tevens mogelijk nachtverblijf in het kader van bijvoorbeeld zorgvoorzieningen tot stand te brengen. Dit nieuwe bestemmingsplan handhaaft de bebouwingsmogelijkheden met dien verstande dat met het oog op de hoogte van het groepsrisico nachtverblijf wordt uitgesloten. Verder gaat dit bestemmingsplan voor de zone langs de N3 uit van de nu bestaande (woningbouw) situatie.

Uit de analyse van het groepsrisico blijkt, dat het mogelijk is om binnen het bouwvlak ca. 1000 personen/ha toe te voegen waarbij het groepsrisico een factor 8 onder de oriëntatiewaarde blijft. Het bebouwingspercentage en de bouwhoogte zijn zodanig aangepast (respectievelijk 50% en 10m) dat de genoemde factor niet kleiner wordt.

## Spoor

De veiligheidsstudie "Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht" en de aanvullende analyse van februari 2006 geven aan, dat er voor de kilometervakken gelegen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan geen groepsrisico wordt berekend. Het onderhavige bestemmingsplan maakt ten opzichte van de huidige situatie geen extra bebouwingmogelijkheden mogelijk.

## Dupont de Nemours

Uit de milieuvergunning van Dupont blijkt dat het groepsrisico als gevolg van de aanwezigheid van Dupont wordt overschreden. Het bestemmingsplan is grotendeels conserverend van aard. Grote ontwikkelingen ten opzichte van de vigerende planologische situatie waarbij sprake is van grote bevolkingstoenames zijn niet mogelijk. De maatregelen ter beperking van de hoogte van het groepsrisico zoals die worden genomen voor de N3 hebben voor de overschrijding van het groepsrisico veroorzaakt door de aanwezigheid van Dupont geen effect. Dit wordt veroorzaakt door de grote afstand tov het bedrijf (ca. 2000 meter)

## *Ad c. en d. Zelfredzaamheid en beheersbaarheid*

### Scenarioanalyse

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

#### ➤ Vervoer van gevaarlijke stoffen over de N3

Op de N3 zijn een viertal categorieën stoffen te onderscheiden die in grote hoeveelheden worden vervoerd: Brandbare vloeistoffen, Toxische vloeistoffen, Brandbare gassen en Toxische gassen. Over het spoor is er met name sprake van het transport van Brandbare en Toxische vloeistoffen.

Mogelijke ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen die op de N3 ter hoogte van het plangebied plaats kunnen vinden en effecten hebben tot in het plangebied, zijn:

- Het exploderen van een tankwagen met brandbaar gas. Een dergelijke explosie wordt ook wel BLEVE genoemd.

Een warme BLEVE, letterlijk: Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion ontstaat als volgt. Door een externe bron (brand) wordt een vat of tank met een vloeistof (of een tot vloeistof gecompriëerd gas) opgewarmd. De druk neemt toe doordat de vloeistof gaat koken. Door het aanstralen, verzwakt de tankwand. Het vat of de tank zal door deze toenemende druk en de verzwakte tankwand instantaan falen (snel openscheuren). De inhoud van de tank zal vervolgens explosief ontbranden.

Bij een koude BLEVE bezwijkt de tank (instantaan) door een mechanische oorzaak, zoals het falen van het materiaal ('spontaan' scheuren van de tank) of een mechanische impact (een botsing, omvallen etc.). Vervolgens kan bij het openscheuren van de tank ontsteking van de inhoud van de tank plaatsvinden. Het effect is vergelijkbaar met de 'warme BLEVE' maar reikt minder ver. De reden hiervoor is de lagere druk in de tank vlak voor het openscheuren. Een koude BLEVE is niet te voorkomen.

Het is afhankelijk van de inhoud van de tank wanneer en met welk effect de explosie plaatsvindt. Bij een geheel gevulde tank zal het aanzienlijk langer duren voordat de inhoud van de tank dusdanig is opgewarmd dat een BLEVE ontstaat.

In de onderstaande tabel 5 is een overzicht weergegeven van de verschillende effectafstanden van een BLEVE bij een volledig gevulde tankwagen. Ter informatie zijn tevens de afstanden opgenomen die gelden bij een 2/3 en 1/3 vullingsgraad. De afstanden gelden vanaf de LPG-tankwagen.

Vullingsgraad <sup>2</sup>	Dood	Gewond	Onveilig	Veilig
100%	< 150 m	Tussen 150 en 345 m	Tussen 345 en 545 m	> 545 m
67%	< 128 m	Tussen 128 en 285 m	Tussen 285 en 450 m	> 450 m
33%	< 96 m	Tussen 96 en 205 m	Tussen 205 en 325 m	> 325 m

Tabel 5: schadeafstanden voor een koude en warme BLEVE in de open lucht bij een tankwagen

Bron: Maatregelen zelfredzaamheid - een onderzoek naar de bevordering van zelfredzaamheid bij ongevallen met gevaarlijke stoffen – juli 2005, NIBRA (Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding)

- Vrijkomen van een toxische wolk  
Het vrijkomen van toxische stoffen, waardoor een toxische wolk ontstaat. De omvang bij dit scenario wordt bepaald door de hoeveelheid toxische damp die vrijkomt en de verspreiding van de dampwolk. De verspreiding van de dampwolk wordt mede bepaald door weersomstandigheden (windrichting en –snelheid, e.d.). Het effectgebied dat bij dit scenario optreedt, kan variëren van enkele honderden meters tot meerdere kilometers.
- Plasbrand  
Een plasbrand kan ontstaan door het vrijkomen van een brandbare vloeistof die door een ontstekingsbron tot ontbranding wordt gebracht. Langs de N3 bevindt zich geen bebouwing binnen het effectgebied van de plasbrand. Dit is wel het geval langs het spoor.

Ongevalscenario's met bijtende stoffen zijn door hun lokale effecten niet relevant.

➤ Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor

Mogelijke ongevalscenario's met gevaarlijke stoffen die op de spoorweg Dordrecht- Geldermalsen ter hoogte van het plangebied plaats kunnen vinden en effecten hebben tot in het plangebied, zijn:

- Een plasbrand door het vrijkomen van een brandbare vloeistof die door een ontstekingsbron tot ontbranding wordt gebracht. Bij een ongeval met een ketelwagon kan een plasgrote ontstaan van 300 tot 600 vierkante meter, afhankelijk van de uitstroomwijze (instantaan of continu). In tabel 6 worden de schadeafstanden weergegeven bij een vloeistofbrand.

Percentage letaliteit	99%	90%	50%	10%	1%	1% 2 <sup>e</sup> graads brandwonden	1% 1 <sup>e</sup> graads brandwonden
Warmtestraling kW/m <sup>2</sup>	35	28,3	19,46	13,37	9,8	9,2	4,1
Schadegebied ronde plas (m)							
Continue uitstroming (300m <sup>2</sup> )	17	21	27	33	37		
Instantane uitstroming (600m <sup>2</sup> )	24	29	37	44	49		
Schadegebied rechthoekige plas (m)							
Continue uitstroming (300m <sup>2</sup> )	18	21,5	26,5	31	35	36	48,5
Instantane uitstroming (600m <sup>2</sup> )	19	55,5	28	34	39	40,5	58

Tabel 6: schadeafstanden bij een vloeistofbrand (vanaf het centrum van de plas)

Bron: Veiligheidsstudie Spoorzone Dordrecht/ Zwiendrecht, TNO, 2004

- Het vrijkomen van toxische stoffen, waardoor een toxische wolk ontstaat. De omvang bij dit scenario wordt bepaald door de hoeveelheid toxische damp die vrijkomt en de verspreiding van de dampwolk. De verspreiding van de dampwolk wordt mede bepaald

<sup>2</sup> De vullingsgraad betreft een volume percentage van de maximale volumecapaciteit van de tankwaggen

door weersomstandigheden (windrichting en –snelheid, e.d.). Het effectgebied dat bij dit scenario optreedt, kan variëren van enkele honderden meters tot meerdere kilometers.

➤ **Hogedruk aardgasleiding**

Het risico bij de hogedruk aardgasleiding zit in graafwerkzaamheden. Ontstaat er door dit soort werkzaamheden een lek in de leiding en is er een ontstekingsbron aanwezig dan kan een explosie of een fakkelbrand volgen. Effectafstanden zijn afhankelijk van de diameter van de leiding en de transportdruk van het gas en variëren van tientallen tot honderden meters.

➤ **Stikstofleiding**

Ook hierbij geldt dat het risico zit in graafwerkzaamheden. Ontstaat er door dit soort werkzaamheden een lek in de leiding, dan vindt er in het effectgebied een flinke afname plaats van de zuurstof waardoor slachtoffers kunnen vallen.

➤ **Dupont de Nemours**

Het scenario hierbij is een toxische wolk als gevolg van het vrijkomen van een giftig gas, met als oorzaak een lekkage van waterstoffluoride (HF)

In tabel 7, is het effect weergegeven van het scenario lekkage van waterstoffluoride (HF) bij Du Pont. Hierbij worden de maximale effectafstanden weergegeven met bijbehorende blootstellingsduur en blootstellingperiode. Deze effectafstanden zijn de afstanden waarop nog juist de aangegeven concentraties bereikt worden. De effectafstanden zijn weergegeven in de vorm van LBW (Levensbedreigende waarde) en AGW (Alarmeringsgrenswaarde) (Bron: informatie van het RIVM, (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) brief d.d. 20 november 2002 met het onderwerp 'Effectafstanden en blootstellingduur verlading HF)

In tabel 8 worden de afstanden weergegeven waarbij de blootstellingduur maximaal is. Op deze afstanden zijn de concentraties, gedurende de gehele blootstellingperiode, groter of gelijk aan de aangegeven concentraties. (Bron: informatie van het RIVM, (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) brief d.d. 20 november 2002 met het onderwerp 'Effectafstanden en blootstellingduur verlading HF)

Concentratie	Weertype	Effectafstand (m)	Blootstelling duur (uur:min)	Blootstelling periode (uur:min)
LBW	D5	1900	0:08	0:26 – 0:34
AGW	D5	3400	0:09	0:29 – 0:38
LBW	F1,5	8300	1:45	2:15 – 4:00
AGW	F1,5	15700	1:45	3:00 – 4:45

*Tabel 7: effect scenario lekkage van waterstoffluoride (HF) bij Du Pont*

Concentratie	Weertype	Effectafstand (m)	Blootstelling duur (uur:min)	Blootstelling periode (uur:min)
LBW	D5	970	2:45	0:03 – 2:48
AGW	D5	1700	2:45	0:05 – 2:50
LBW	F1,5	3890	2:50	0:40 – 3:30
AGW	F1,5	9200	2:55	1:15 – 4:10

*Tabel 8: afstanden maximale blootstellingduur*

### *Ad c. Zelfredzaamheid*

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het plangebied in staat zijn zich op eigen kracht in veiligheid te brengen.

Uitgangspunt voor dit nieuwe plan is primair de nu bestaande situatie. Binnen 200 meter vanaf het spoor en de N3 zijn de functies woondoeleinden, gemengde doeleinden, centrumvoorzieningen, bedrijfsdoeleinden en maatschappelijke doeleinden aanwezig. Voor een groot gedeelte kunnen deze functies, op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) worden gekenmerkt als kwetsbare objecten.

Verder kan worden gesteld dat het volledige plangebied ligt binnen het invloedsgebied van Dupont (= 1% letaliteitgrens). In het gebied moet dan ook rekening worden gehouden met de aanwezigheid van beperkt zelfredzame personen. De bestaande eerstelijns bebouwing in het plangebied, gelegen op 60 meter van de N3 en op 25 tot 50 meter van het spoor, omvat de functies woondoeleinden, gemengde doeleinden en maatschappelijke doeleinden.

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

Een BLEVE met een volle tankwagen geeft tot een afstand van ongeveer 150 meter dodelijke slachtoffers. Vanaf 150 meter tot ongeveer 350 meter zullen de effecten van de BLEVE gewonden veroorzaken. Deze zone is het potentiële werkterrein van de hulpdiensten. In deze zone zorgen maatregelen ter bevordering van de zelfredzaamheid voor een daling van het aantal slachtoffers. De meest effectieve maatregel in het kader van zelfredzaamheid is vluchten uit het onveilige gebied. Echter, het tijdsverloop vanaf het ontstaan tot het plaatsvinden van een BLEVE is relatief kort en afhankelijk van verschillende factoren (vullingsgraad, buitentemperatuur, moment van inzet brandweer). Evacueren van het effectgebied is geen realistische mogelijkheid.

Omdat dit bestemmingsplan grotendeels conserverend van aard is, zijn er zeer beperkt mogelijkheden om met ruimtelijk-planologische maatregelen de zelfredzaamheid te verbeteren.

Dit bestemmingsplan handhaaft de bebouwingsmogelijkheden in de zone omsloten door de Groene Zoom, N3, Chico Mendesring en de Amazone. In tegenstelling tot het oorspronkelijke plan "Corridor" maakt dit plan de vestiging van functies speciaal bedoeld voor beperkt zelfredzame personen en passend binnen de omschrijving van de functie maatschappelijke doeleinden niet meer mogelijk in deze zone.

In het kader van de zelfredzaamheid is het daarnaast van belang om binnen een afstand van 200 meter vanaf het hart van de N3 geen functies toe te staan met een bouwhoogte hoger dan 10 meter of het gebied niet te bestemmen voor gestapelde woning. Zodoende kan ook worden voorkomen dat de kans kleiner wordt dat verminderd zelfredzamen zich in dit gebied kunnen vestigen.

Bij het scenario vrijkomen van een toxische stof is het van belang dat de aanwezigen in het effectgebied binnen blijven en dat ramen, deuren en ventilatieopeningen worden gesloten. Ten behoeve van deze zelfredzaamheid is het van belang dat de sirenes worden ingezet met de daarbij horende boodschap via radio en televisie.

### *Ad d. Beheersbaarheid*

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

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

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

Ten aanzien van de bereikbaarheid en bluswatervoorziening hanteert de regionale brandweer Zuid- Holland Zuid de richtlijnen met betrekking tot bereikbaarheid zoals beschreven in de NVBR publicatie "Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid"<sup>3</sup>.

#### *Maatregelen in het kader van beheersbaarheid*

Vanaf 2002 is er door verschillende ministeries onderzoek uitgevoerd naar het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en de binnenvaart. Uit dit onderzoek, ook wel genaamd ketenstudies LPG, Ammoniak en Chloor, is heel breed onderzoek gedaan naar deze stromen en de specifieke veiligheidsrisico's die ze opleveren. Parallel hieraan is in het project Veiligheidsstudie spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht, op initiatief van beide gemeenten, onderzoek gedaan naar de veiligheidsrisico's op het spoortraject vanaf Kijfhoek tot de Moerdijkbrug en Dordrecht naar Dordrecht-Industrie. Uit dit onderzoek is gebleken dat op een aantal plaatsen langs het spoortraject de veiligheidsnormen fors worden overschreden.

Naar aanleiding van beide studies heeft het kabinet besloten de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht een bedrag van € 15 miljoen te geven ter verbetering van de hulpverlening en rampenbestrijding.

In 2006 is er een pakket van maatregelen samengesteld, waardoor er een verbeterslag gemaakt kan worden om incidenten met gevaarlijke stoffen op en langs het spoor adequaat en efficiënt te kunnen bestrijden.

Voor wat betreft de spoorlijn Dordrecht- Dordrecht Industrie (een gedeelte van de spoorlijn Dordrecht- Geldermalsen) gaat het om het verbeteren van de bereikbaarheid en beheersbaarheid van het spoor door het aanbrengen van taludtrappen, spoorvlootoverbruggingen en optimalisering van de bluswatervoorzieningen. Daarnaast worden er ook maatregelen genomen die gelden voor heel Dordrecht en Zwijndrecht en van invloed kunnen zijn op de beheersbaarheid voor het plangebied "Stadspolder, Vissershoeke en Oudelandshoek". Namelijk:

- het ontwikkelen van een virtueel oefenscenario voor incidenten op het spoor;
- de aanschaf van schuimblusvoertuigen voor de bestrijding van plasbranden;
- uitbreiding van het sirenestelsel langs het spoor en aanvullend op de sirenes: sms-alarmering;
- aanschaf van mobiele terminals op brandweervoertuigen.

De maatregelen zullen op middellange termijn (planning is thans voor medio 2008) uitgevoerd worden.

Omdat dit bestemmingsplan grotendeels conserverend van aard is, zijn er zeer beperkt mogelijkheden om met ruimtelijk-planologische maatregelen de beheersbaarheid verder te verbeteren.

#### *Ad e. Resteffect*

Het resteffect geeft een inschatting van het aantal doden, gewonden en materiële schade bij de representatieve scenario's, ondanks de getroffen maatregelen.

De omvang van het resteffect wordt door de volgende factoren bepaald:

- omvang schade gebied van de verschillende maatgevende incidenttypen (brand, explosie, blootstelling aan toxische vloeistoffen en gassen);
- effectiviteit van voorzieningen en maatregelen op het gebied van zelfredzaamheid;
- effectiviteit van voorzieningen en maatregelen op het gebied van beheersbaarheid.

Voorzieningen en Maatregelen op het gebied van zelfredzaamheid leiden er toe dat mensen tijdig het gebied kunnen ontvluchten om zo zich zelf te redden of de ernst van hun verwondingen kunnen beperken. Zelfredzaamheid beïnvloedt hiermee het resteffect. Modelmatig zal dit effect niet altijd kunnen worden gekwantificeerd.

---

<sup>3</sup> Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid, Nederlandse Vereniging van Brandweezorg en Rampenbestrijding, september 2003

Met maatregelen en voorzieningen op het gebied van beheersbaarheid kan escalatie van een incident worden voorkomen. Hierdoor wordt het groepsrisico in positieve zin beïnvloedt, neemt de zelfredzaamheid van personen toe en zal het rest effect ook lager uit kunnen vallen.

### B. de CHAMP-benadering

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

Het De voorgenomen ontwikkeling wordt met behulp van de CHAMP methodiek tegen het licht gehouden.

#### *Communicatie*

In kader van het programma Externe veiligheid van de regio Zuid Holland Zuid wordt gewerkt aan een opzet voor een regionaal risico communicatieplan dat in 2010 beschikbaar is en dat de communicatie door burgers en andere gebruikers als voldoende wordt ervaren. Verder wordt er specifiek voor Dordrecht een communicatieplan opgezet.

#### *Horizon*

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

Transport assen worden ingedeeld in 3 categorieën:

- Categorie 1: Transport prevaleert boven ruimtelijke ontwikkeling, aan het transport wordt geen beperkingen opgelegd;
- Categorie 2: Maatwerk; er kunnen zowel aan het transport als de ruimtelijke ontwikkelingen beperkingen worden gesteld;
- Categorie 3: Ruimtelijke ontwikkeling prevaleert boven transport, aan de ruimtelijke ontwikkeling wordt geen beperkingen opgelegd.

Naar verwachting zal het spoor Dordrecht-Geldermalsen in categorie 3 worden ingedeeld terwijl voor de N3 naar verwachting een indeling in categorie 1 of 2 zal volgen.

In de risicostudie "Analyse externe veiligheid Stadspolder, Vissershoek, Oudelandshoek", [ARCADIS in opdracht van de Gemeente Dordrecht, december 2006] is een doorkijk gegeven naar de gevolgen die het basisnet, in relatie tot de N3, voor dit bestemmingsplan heeft. Hiervoor zijn de transportcijfers zoals die in de loop van 2006 zijn bepaald met een factor 2 opgehoogd. Hierna is de hoogte van het groepsrisico en de ligging van de  $10^{-6}$  contour voor het plaatsgebonden risico bepaald (bij de huidige voor de N3 geldende hoge ongevalfrequentie). Dit resulteert in de volgende ligging van de  $10^{-6}$  contour voor het plaatsgebonden risico.

Contour	Afstand (m)
PR $10^{-6}$ -contour	78
PR $10^{-8}$ -contour	244

Uit deze analyse blijkt de huidige bebouwing binnen de PR  $10^{-6}$ -contour valt wanneer de vervoersaantallen worden verdubbeld. Geconcludeerd kan dan ook worden dat zonder bronmaatregelen een vervoersverdubbeling niet mogelijk is.

Het groepsrisico blijft bij de maximale invulling van het bestemmingsplan een factor 4 onder de oriënterende waarde.

Met maatregelen die de verkeersveiligheid op de N3 verhogen tot een niveau dat wordt gehaald op autosnelwegen is op effectieve wijze de veiligheid op de sportboulevard te verbeteren. Begin 2006 is gestart met een nadere analyse van de letselongevalsfrequentie om zo te komen tot effectieve maatregelen. Tevens wordt te verbetering van de verkeersafwikkeling het kruispunt N3-A16 aangepast. Naar verwachting hebben deze maatregelen eveneens positieve invloed op de hoogte van de letselongevalsfrequentie. Bij maximale effectiviteit zullen de  $10^{-6}$  contour voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico zich als volgt ontwikkelen.

Contour	Afstand
PR $10^{-6}$ -contour	60
PR $10^{-8}$ -contour	232

Bevolkingsdichtheid	Factor onder oriëntatiewaarde
Fctelijke situatie	27
Maximale invulling bestemmingsplan	6

De  $10^{-6}$  contour voor het plaatsgebonden risico raakt dan net de eerstelijns bebouwing.

In het kader van de "Ketenstudie LPG" is met de branche een convenant LPG-autogas afgesloten. Hierin is afgesproken dat de sector veiligheidsmaatregelen neemt, waaronder het aanbrengen van een hittewerende coating op alle LPG autogastankauto's. Het aanbrengen van een hittewerende coating levert de brandweer bij een ongeluk tijdswinst op (voor ontruimingsmaatregelen en brandweerinzet), waardoor zij meer mogelijkheden heeft om een warme BLEVE te voorkomen. Zowel in de ketenstudie als in het consequentieonderzoek externe veiligheid vervoer is aangenomen dat door deze maatregel de BLEVE-frequentie tijdens het wegtransport op de open weg met 42.5% wordt gereduceerd. Voor deze schatting is aangenomen dat 85% van de warme BLEVE's worden voorkomen en dat op de open weg 50% van de BLEVE's warm zijn. De maatregel heeft geen ondersteuning in de ADR, dus kan alleen toegepast worden bij nationaal vervoer. De maatregel hittewerende coating wordt thans in opdracht van de LPG-sector geëvalueerd.

#### *Anticipatie*

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

#### *Motivatie*

In het plangebied zijn op dit moment vijf bestemmingsplannen van kracht. Een deel van de geldende bestemmingsplannen is opgesteld voorafgaand aan de bouw van de wijk; daarnaast is in enkele plannen de globale-eindplanmethodiek gehanteerd. Er bestaat behoefte aan actualisering. Besloten is één nieuw bestemmingsplan op te stellen voor de totale wijk 'Stadspolders': het bestemmingsplan "Stadspolder, Vissershoeke en Oudelandshoeke". Het plan is grotendeels conserverend van aard en er zijn, behoudens in het gebied begrenst door de Groene Zoom, N3, Chico Mendesring en de Amazone, geen grootschalige ontwikkelmogelijkheden meer voorhanden. Door het vastleggen van bebouwingsmogelijkheden op de plankaart en in de voorschriften wordt ingespeeld op de externe veiligheidssituatie in het plangebied. In de huidige situatie wordt voldaan aan de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico en blijft het groepsrisico met een factor 8 onder de oriënterende waarde voor het groepsrisico.

#### *Preparatie*

In 2002 is in de gemeente Dordrecht het Rampenplan geactualiseerd. In het vernieuwde rampenplan aandacht voor zaken als waarschuwing en voorlichting, opvang en verzorging, registratie- en inlichtingenbureau, operationele ondersteuning, en nazorg.



Kort samengevat vloeit uit bovenstaande paragraaf externe veiligheid voort:

- het college van B&W van Dordrecht heeft besloten een veiligheidszone van 90 meter uit het hart van de N3 (zuidelijk deel) te hanteren, waarbinnen geen nieuwe ontwikkelingen mogen worden gepland. In dit bestemmingsplan is met deze veiligheidszone rekening gehouden: nieuwe ontwikkelingen zijn niet mogelijk gemaakt;
- geadviseerd wordt om in de zone omsloten door Groene Zoom, N3 en Chico Mendesring en de Amazone nachtverblijf niet mogelijk te maken en binnen de zone van 200 m langs de N3 geen functies speciaal bedoeld voor verminderd zelfredzame personen toe te staan. Aan het advies is tegemoet gekomen door in beide aspecten in de voorschriften te regelen (art. 7, lid 1 en 2 alsmede lid 11 onder a);
- binnen 200 meter van de N3 moeten geen nieuwe gestapelde woningen of hogere bouwhoogte dan 10 meter gerealiseerd kunnen worden. Overeenkomstig dit advies zijn nieuwe gestapelde woningen of een bouwhoogte hoger dan 10 m niet mogelijk gemaakt;
- minimale afstand vrijhouden van 15 meter aan weerszijden hogedrukaardgasleiding: is in bestemmingsplan geregeld door bestemming ondergrondse leidingen met bijbehorende zones;
- minimale afstand vrijhouden van 30 meter aan weerszijden bij stikstofleiding: is in bestemmingsplan geregeld door bestemming ondergrondse leidingen met bijbehorende zones.



#### 6.4. Bodemkwaliteit

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

Op basis van deze bodemkwaliteitskaart kan voor Stadspolder, Vissershoeek en Oudelandshoek het volgende worden aangegeven.

Het grootste gedeelte valt binnen de zone welke wordt weergegeven als schoon.

Een klein gedeelte, begrensd door de N3, de Groene Zoom, de Hastingsweg en het spoor valt net in de zone welke wordt weergegeven als licht verontreinigd. Hierbij kan een lichte verontreiniging voorkomen met cadmium, koper, zink en PAK.

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

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

## 6.5. Luchtkwaliteit

### *Algemeen*

Luchtverontreinigende stoffen kunnen schade veroorzaken aan de gezondheid van mensen en dieren en aan planten en gebouwen. Stikstofdioxide, zwaveldioxide en zwevende deeltjes (PM10, ook wel fijn stof genoemd) veroorzaken schade aan luchtwegen en versterken hooikoorts, allergische en astmatische problemen. Lood beschadigt de inwendige organen van mensen en dieren. Benzeen is kankerverwekkend.

De Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit zijn in 2001 in de Nederlandse wetgeving opgenomen in het 'Besluit Luchtkwaliteit'. Hierin zijn voor de stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), koolmonoxide (CO), fijn stof (zwevende deeltjes, PM10), benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>) en lood (Pb) grenswaarden gesteld. Overheden zijn bij besluiten, waarbij het aspect luchtkwaliteit aan de orde is, verplicht de grenswaarden zoals genoemd in het Besluit Luchtkwaliteit in acht te nemen.

Per 5 augustus 2005 is het nieuwe Besluit Luchtkwaliteit 2005, met terugwerkende kracht tot mei 2005, in werking getreden. Hierin is het o.a. mogelijk gemaakt de bijdrage van fijn stof door zeezouten (onschadelijk voor de gezondheid) van de berekende waarde af te trekken voordat er getoetst wordt aan de grenswaarden. Voor Dordrecht geldt een aftrek van 4 µg/m<sup>3</sup> van de berekende jaargemiddelde concentratie en van het aantal dagen dat de grenswaarde voor het 24 uurgemiddelde wordt overschreden mogen er 6 dagen worden toegeschreven aan (onschadelijke) zeezouten.

Voor wegverkeer zijn met name de luchtverontreinigende stoffen NO<sub>2</sub> (stikstofdioxide) en PM10 (fijn stof) van belang. In situaties waarin veel parkeerbewegingen worden verwacht kan ook benzeen een rol van betekenis spelen.

De luchtkwaliteit in het plangebied is onderzocht met behulp van CAR II versie 5. De hieronder gepresenteerde waarden worden gevonden op 5 meter uit de weg-as.

### *Luchtkwaliteit plangebied*

#### 1. Stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>)

De plandremmel voor 2006 is 48 µg/m<sup>3</sup>. Indien de plandremmel wordt overschreden dient de gemeente een plan van aanpak op te stellen om in 2010 aan de vastgestelde norm van 40 µg/m<sup>3</sup> te kunnen voldoen.

Bij het tot stand komen van de rapportage luchtkwaliteit 2005 is voor zowel de A16 als de N3 gebruik gemaakt van de gegevens van rijkswaterstaat.

Het plangebied ligt binnen de invloedssfeer van de N3. Uit de gegevens zoals dit zijn gepresenteerd door Rijkswaterstaat blijkt dat er in 2005 geen sprake was van overschrijding van de plandremmel, noch overschrijding plaatsvond van de grenswaarde zoals die geldt voor 2010. Ook binnenstedelijk verkeer leidt in het plangebied niet tot overschrijding van de plandremmel. Op basis van overschrijdingen elders in de stad is een plan van aanpak voor geheel Dordrecht opgesteld.

Straatnaam	Waarde 2005 (µg/m <sup>3</sup> )	Plandremmel 2006 (µg/m <sup>3</sup> )	Prognose 2010 (µg/m <sup>3</sup> )	Grenswaarde 2010 (µg/m <sup>3</sup> )
Groene Zoom	40-45	48	>35	40
Recklinghausenweg	40-45 µg/m <sup>3</sup>	48	35-40	40

Het onderhavige bestemmingsplan wordt gekenmerkt als een conserverend bestemmingsplan. Ten opzichte van de huidige situatie zijn geen nieuwe bebouwingmogelijkheden, die invloed hebben op de luchtkwaliteit, voorzien. De concentratie NO<sub>2</sub> als gevolg van dit plan zal dan ook ten minste gelijk blijven.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat in 2010 als gevolg van het schoner worden van voertuigen en het ingezette rijksbeleid de luchtkwaliteit licht verbeterd. In het plangebied wordt in 2010

voldaan aan de grenswaarden voor NO<sub>2</sub>. Op 1 locatie wordt zonder het nemen van maatregelen niet voldaan aan de grenswaarde.

In het kader van het plan van aanpak luchtkwaliteit Dordrecht 2005 en in het Regionaal plan van aanpak 2006-2010 zijn maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit voorzien. Generieke maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit zijn niet afdoende om deze locatie in 2010 te laten voldoen aan de grenswaarde. Voor deze locatie is echter nog geen locatiespecifieke oplossing voorhanden. In 2007 zal een onderzoek naar oplossingsrichtingen plaatsvinden.

## 2. Fijn stof (PM<sub>10</sub>)

De grenswaarde voor 2005 is 40 µg/m<sup>3</sup>. Deze grenswaarde wordt in het plangebied niet overschreden.

Net als voor NO<sub>2</sub> geldt dat het plan niet zal leiden tot het verslechteren van de luchtkwaliteit.

Daarnaast is voor de stof PM<sub>10</sub> een 24 uurgemiddelde grenswaarde vastgelegd van 50 µg/m<sup>3</sup> die maximaal 35 keer per jaar mag worden overschreden. Uit berekeningen voor 2006 blijkt dat deze waarde in het plangebied niet wordt overschreden.

Straatnaam	Waarde 2005 (dagen)	Plandrempel 2006	Prognose 2010 (dagen)	Grenswaarde (dagen)
Recklinghausenweg	35-50	Nvt	<30	35

## 3. Overige stoffen

De luchtkwaliteitsnormen voor de overige stoffen (benzeen, koolmonoxide, lood en zwaveldioxide) worden niet overschreden.

### *Plan van aanpak luchtkwaliteit 2005/Regionaal programma luchtkwaliteit 2006-2010.*

In september 2005 is het plan van aanpak luchtkwaliteit Dordrecht goedgekeurd. Dit plan heeft een nauwe relatie met het eveneens in 2005 vastgestelde mobiliteitsplan Dordrecht. Verder is in 2006 het regionaal plan van aanpak luchtkwaliteit in de Drechtsteden vastgesteld. Beide plannen worden gezien als voortschrijdende programma's. Beide programma's voorzien niet in locatiespecifieke maatregelen in het plangebied. Voor heel Dordrecht/Drechtsteden zijn wel generieke luchtkwaliteitsmaatregelen vastgesteld die de luchtkwaliteit in het plangebied positief beïnvloeden. Noemenswaardig zijn:

- Versterking positie fiets; verbeteren fietsvoorzieningen in de stad.
- Hoogwaardig Openbaar Vervoer Drechtsteden; Verbetering openbaarvervoer in de Drechtsteden, waaronder de Merwede Lingelijn die door het plangebied loopt.

## 6.6. Watertoets

### 6.6.1. Beleidslijn grote rivieren.

Per 14 juli 2006 is de Beleidslijn grote rivieren van kracht geworden. Een deel van het plangebied valt binnen het werkingsgebied van deze Beleidslijn. De doelstelling van de beleidslijn is reeds in paragraaf 4.1.4. aangegeven.



### Beleidslijn Grote Rivieren

Legenda	
<span style="color: blue;">■</span>	stroomvoerend regime
<span style="color: green;">■</span>	bergend regime
<span style="color: yellow;">■</span>	gebieden WBR artikel 2a

Uit de bij het besluit van de Beleidslijn behorende kaarten blijkt dat het gebied ten noorden van de waterkerende Wantijdijk behoort tot het stroomvoerend regime. Het stroomvoerend regime geldt voor delen van het rivierbed waar, op grond van rivierkundige overwegingen, in principe alleen specifiek omschreven 'riviergebonden' activiteiten zijn toegestaan ("ja, mits"). Deze activiteiten dienen te voldoen aan rivierkundige voorwaarden. Niet-riviergebonden activiteiten zijn niet toegestaan; alleen onder specifieke criteria zijn uitzonderingen mogelijk ("nee, tenzij").

Op 2 maart 1999 heeft het college van burgemeester en wethouders het Herinrichtingsplan knooppunt 't Vissertje vastgesteld. In het nu geldende bestemmingsplan "Vissershoek" (2002) zijn de herinrichtingsplannen mogelijk gemaakt. Daarbij is rekening gehouden met de destijds van toepassing zijnde Beleidslijn Ruimte voor de rivier: de beoogde ontwikkelingen zijn niet in strijd met de beleidslijn.

Inmiddels heeft een groot deel van de herinrichting plaatsgevonden. Zo is het ten westen van de Loswalweg en buitendijks gelegen gebied (voormalig gronddepot) afgegraven en afgewerkt, is de bestaande jachthaven en het tussen de jachthaven en de camping gelegen gebied respectievelijk vernieuwd en beter ingericht.

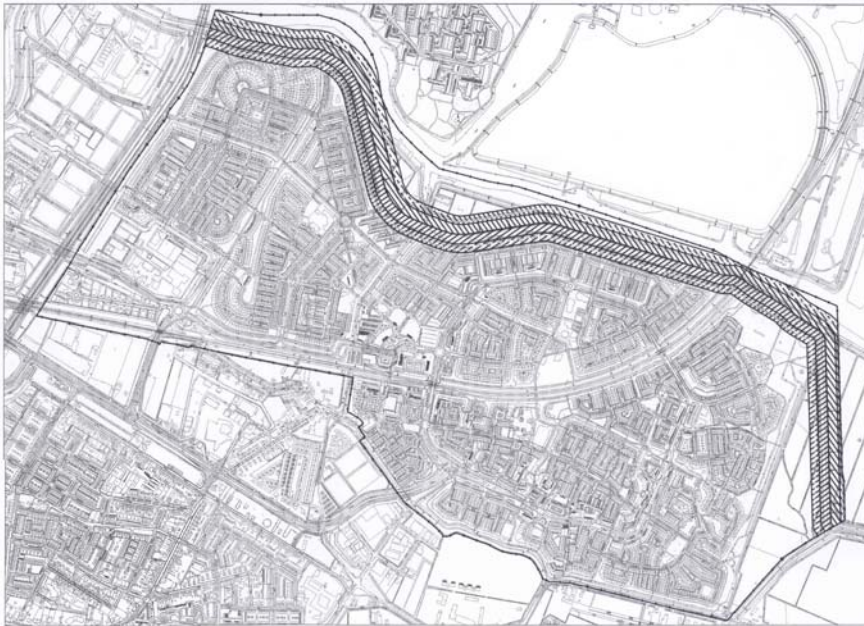
De beoogde functiewijziging van het aan de Loswalweg aanwezige voormalige gemaal met bijbehorende dienstwoning en gebouwen heeft nog niet plaatsgevonden. Het is de bedoeling een deel van de gebouwen te slopen en het gemaal en de dienstwoning in gebruik te nemen voor horeca en/of botenverhuurbedrijf (met bijbehorende dienstwoning). Zowel de vloer van het gemaal als van de woning zijn vrij hoog gelegen: op een hoogte van resp. 3.59 m en 3.39m + NAP. Om het gemaal geschikt te maken voor horeca-exploitatie is naar verwachting beperkte uitbreiding/verandering nodig (bijv. aan de zuidzijde een serre of terrasplateau). Een en ander is qua omvang en locatie in de voorschriften beperkt: de toegestane oppervlakte is in de voorschriften opgenomen. Bij het bepalen van de oppervlakte is rekening gehouden met de bepalingen van de Beleidslijn grote rivieren. Op basis van deze beleidslijn is slechts een eenmalige uitbreiding van 10 % toegestaan. Deze uitbreidingsmogelijkheid geldt niet voor het totaal, maar per functie. Dat wil zeggen dat bijvoorbeeld de bestaande woning zowel qua oppervlakte als qua inhoud met maximaal 10 % mag worden uitgebreid. Dat geldt ook voor de bedrijfsbebouwing. Naast een bouwvergunning moet bij Rijkswaterstaat een vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) worden aangevraagd.

De ten oosten van de Loswalweg gelegen camping met bijbehorende gebouwen en dienstwoning blijft gehandhaafd. Net zoals in het geldende bestemmingsplan is de oppervlakte van de bebouwing in de voorschriften gelimiteerd. Het is niet de bedoeling in dit opzicht veranderingen tot stand te brengen. Ook hier geldt dat overeenkomstig de Beleidslijn grote rivieren de mogelijk uitbreiding niet meer mag bedragen dan 10 % van de bestaande oppervlakte en inhoud en dat een aparte Wbr-vergunning nodig is. Onder meer de maximaal toegestane oppervlakte is in de voorschriften vastgelegd.

Tijdens overleg met Rijkswaterstaat zijn de ontwikkelingen en in dit plan opgenomen regeling met de bijbehorende toelichting besproken en aangevuld. Vervolgens is geconstateerd dat de nieuwe Beleidslijn grote rivieren helder vertaald is in dit bestemmingsplan en dat de beoogde ontwikkelingen binnen de aangegeven randvoorwaarden (10%-regeling) en met aparte Wbr-vergunning mogelijk zijn.

#### 6.6.2. Waterkering

Binnen het plangebied ligt een deel van de primaire waterkering: het betreft de Wantijdijk en de Zeedijk. Bij de primaire waterkering is sprake van een kernzone en een beschermingszone. Zie hiervoor de paragrafen 4.1.3. en 5.2.



Figuur 12: ligging waterkering met bijbehorende beschermingszones.

### 6.6.3. Stedelijk Waterplan

De gemeente Dordrecht, het waterschap Hollandse Delta (voorheen: Waterschap de Grootte Waard en het Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden) hebben enkele jaren geleden gezamenlijk het Stedelijk Waterplan Dordrecht opgesteld. Het Stedelijk Waterplan Dordrecht gaat over het oppervlaktewater.

Het opstellen van het plan is opgedeeld in drie fasen: verkenningen en visievorming (voor beide zijn de rapporten in juni 2002 vastgesteld) en de maatregelenfase (maatregelenplan vastgesteld in september 2003).

In de verkenningenfase is de bestaande situatie van het water in beeld gebracht. Er zijn daarbij de volgende drie uitgangspunten en randvoorwaarden geformuleerd:

- **Veilige waterkeringen:** voor het stedelijk waterplan moeten veilige waterkeringen als randvoorwaarde worden gezien. Ambities die in het waterplan worden gesteld en maatregelen die uit die ambities voortvloeien mogen geen afbreuk doen aan de landelijke normen voor de primaire en de secundaire waterkeringen. Dit geldt voor de korte termijn, maar ook voor de lange termijn (met klimaatsverandering, bodemdaling etc.)
- **Duurzaamheid en toekomstwaarde:** Uitgangspunt in het waterplan voor alle thema's is dat de stad en het eiland toekomstwaarde moeten hebben: dat stad en eiland plaatsen blijven waar Dordtenaren graag wonen en leven, waar bezoekers graag verblijven. Per thema dient het beleid afgestemd te zijn op duurzaamheid en toekomstwaarde.
- **Optimaliseren beheer en onderhoud:** beheer en onderhoud wordt vaak onderbelicht, maar is van groot belang voor het slagen van het waterplan.

Tijdens de visievorming is een streefbeeld ontwikkeld voor het water op de lange termijn (periode tot 2050). Daarbij zijn de volgende thema's onderscheiden;

1. Water vasthouden en bergen inclusief:
  - beperken van overlast oppervlaktewater en riolering;
  - alleen zuiveren van verontreinigd afvalwater;
2. Schoon oppervlaktewater en gezonde flora en fauna
3. Water en ruimtelijke ontwikkeling versterken elkaar, inclusief gebruik en beleving.

Per thema is aangegeven wat er rond 2050 moet zijn gerealiseerd; hierbij zijn zoveel mogelijk meetbare normen gebruikt. Bewust wordt gewerkt met meetbare normen, omdat daarmee in de maatregelenfase zo concreet mogelijk de benodigde acties kunnen worden gedefinieerd en er kan worden gemonitord of het streefbeeld is gehaald.

In de maatregelenfase is de visie uitgewerkt tot een concreet maatregelenplan.

De verkenningnota, de visienota en het maatregelenplan vormen gezamenlijk het eerste stedelijk waterplan waarvan het laatste deel in september 2003 bestuurlijk is vastgesteld. Dit waterplan heeft dan een planperiode tot 2007. Een daaropvolgend waterplan omvat naast een evaluatie een nieuw maatregelenplan. Daarnaast kan het nodig zijn de normen voor de lange termijn aan te passen ten gevolge van ontwikkelingen in klimaat e.d. Deze procedure kan elke 5 jaar worden herhaald.

#### Water vasthouden en bergen

In de bestaande situatie in Dordrecht wordt het grootste deel van het regenwater dat valt op verharde oppervlakken (daken, wegen, parkeerplaatsen) via gemengde riolering afgevoerd naar de afvalwaterzuiveringsinrichting.

Het beleid van het Rijk, zoals verwoord in de Vierde Nota Waterhuishouding, is er op gericht dat het schone regenwater van verharde oppervlakken meer de natuurlijke kringloop van het water gaat volgen en zo min mogelijk naar de afvalwaterzuiveringsinrichting wordt afgevoerd. Hierbij dient er voor te worden gezorgd dat schone en vuile stromen worden gescheiden.

In de Vierde Nota Waterhuishouding staan voor nieuwe bebouwing de volgende normen vermeld:

- het regenwater van 60% van de verharde oppervlakken wordt geloosd in de bodem of rechtstreeks op oppervlaktewater;
- het regenwater van overige verharde oppervlakken wordt geloosd op een verbeterd gescheiden regenwaterriool.

Deze normen worden voor Dordrecht overgenomen.

In de Vierde Nota Waterhuishouding staat als norm voor bestaande bebouwing vermeld:

- het regenwater van 20% van de verharde oppervlakken die nu zijn aangesloten op een gemengd rioolstelsel moet worden afgekoppeld. Het betreft schoon regenwater dat in de bodem of direct op oppervlaktewater kan worden geloosd.

In Dordrecht wordt een norm van 40% gehanteerd, hetgeen gelet op de looptijd van 50 jaar, haalbaar moet worden geacht (Vierde Nota Waterhuishouding heeft looptijd van 25 jaar).



#### Kwaliteit van water en waterbodem

Landelijk gezien geldt als gewenste kwaliteit voor oppervlaktewater de streefwaarde (Vierde Nota Waterhuishouding).

Wanneer de streefwaarde is bereikt zal in de watergangen in Dordrecht veel minder dan in de bestaande situatie het geval is, sprake zijn van stank, vissterfte en botulisme. De doorstroombaarheid van water speelt hierbij een grote rol.

Waterbodems worden gekwalificeerd van schoon naar vuil met klasse 0 tot klasse 4. De bagger van waterbodems van klasse 0 en 1 is schoon genoeg om vrij gebruikt te worden en op de waterkant te worden verwerkt.

Voor Dordrecht is uitgangspunt dat waterbodems alleen van klasse 0 en klasse 1 mogen zijn.

### Oeverinrichting

Oevers zijn belangrijk voor de ontwikkeling van watergebonden flora en fauna. Belangrijk is dat oevers een doorgaand stelsel vormen met zo min mogelijke barrières. Daarom dient bij elke watergang tenminste één oever natuurvriendelijk te worden ingericht. Uitzonderingen zijn watergangen in intensief bebouwd stedelijk gebied.

Hoofdwatervangsten hebben een flauw hellende oever met een talud van 1:3 of flauwer. Het talud verloopt zowel onder als boven water flauw. Door variatie in dwars- en lengteprofiel ontstaat een grillige waterlijn en een breed scala aan natte oevermilieus. In de SES-gebieden worden bij voorkeur beide oevers natuurvriendelijk uitgevoerd. De overige watergangen hebben een oever met beplanting en een plas- en draszone.

### Waterdiepte

Voor een gezonde flora en fauna is het van belang dat er voldoende water in de watergangen staat. In Dordrecht worden de watergangen aangelegd met een waterdiepte van 2.0 meter.

### Visie op plangebied

In de visienota is over het plangebied van het bestemmingsplan "Stadspolder, Vissershoek en Oudelandshoek" het volgende opgemerkt.

### "Opdracht

De peilstijging die in Stadspolders acceptabel is wordt geschat op 0,30 tot 0,40 m bij een herhalingstijd van 1 jaar. Bij een dergelijke peilstijging moet Stadspolders 1% oppervlak omzetten in wateroppervlak om in de toekomst te kunnen voorzien in de eigen bergingsbehoefte.

Daarnaast wordt in Stadspolders het SES-gebied Wantij ingepast.

### Invulling

Stadspolders is de laatste grote inpoldering van Dordrecht. Het polderkarakter van Stadspolders kan worden versterkt door het aanbrengen van een natte dijkvoet aan de noordzijde van de Noordendijk. Hiermee wordt ook het benodigde extra wateroppervlak gerealiseerd.

De zuidoever van het Wantij dient als ecologische verbinding tussen het Wantijpark aan de noordzijde van de Dordwijkzone en de Biesbosch. Hiermee wordt invulling gegeven aan de stedelijke ecologische structuur van Dordrecht. Het Vissertje gaat op deze oever een mooie uitkijk vormen over het Wantij."

### 6.6.4. Veiligheid tegen inundatie en wateroverlast

Inundatie door buitenwater is binnen Stadspolder, Vissershoek en Oudelandshoek niet aan de orde omdat het plangebied nagenoeg geheel binnendijks ligt (zie ook de normering van de Wantijdijk in par. 4.1.3.).

In de vorige paragraaf is aangegeven dat in het Stedelijk Waterplan Dordrecht is opgenomen dat binnen Stadspolders 1 % oppervlak omgezet moet worden in wateroppervlak. Op dit moment wordt hiernaar voor de hele gemeente aanvullend onderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn nog niet bekend.

### 6.6.5. Rioleringsstelsel/afvalwater

Stadspolder/Vissershoek is, als oudste gedeelte van het gebied, voorzien van een gemengd rioolstelsel. Het diepgelegen verzamelriool bevindt zich in de Stadspolderring. In het gebied bevinden zich een 27-tal overstorten op open water.

Oudelandshoek is voorzien van een verbeterd gescheiden rioolstelsel. In het gebied bevinden zich een 17-tal overstorten op open water.

Het gemaal Stadspolders, dat het rioolwater van zowel Stadspolder/Vissershoek als van Oudelandshoek direct verpompt naar de AWZI, bevindt zich in het Suze Groeneweg-erf. De bijbehorende persleiding bevindt zich in de Loswalweg.

Camping het Vissertje is in het kader van het "Saneringsplan ongezuiverde lozingen afvalwater buitengebied Dordrecht" in 2005 middels een persleiding aangesloten op het rioolstelsel van Stadspolders.

De riolering in het totale gebied bestaat voor 75% uit beton en 25% uit PVC.

#### 6.6.6. Bestemmingsplan

Binnen het plangebied is 8,5 % (264.177 m<sup>2</sup>) van het oppervlak water.

Vanwege de bestaande situatie is toevoeging van water nauwelijks mogelijk. Het water in de bestaande waterpartijen en het Wantij is als zodanig bestemd. Daarnaast is sprake van water binnen vooral de bestemming "Groenbestemmingen".

Om enige flexibiliteit te hebben is bepaald, dat binnen de bestemming "Water" ook groenvoorzieningen zijn toegestaan; voorwaarde is wel dat de hoeveelheid waterberging niet wordt verminderd. Doordat binnen de bestemming "Groenvoorzieningen" ook water is toegestaan is bijvoorbeeld een andere vormgeving van groen, dan wel water mogelijk. Vastgelegd is dat voorafgaand aan herinrichting een inspraakronde moet plaatsvinden.

Ter bescherming van de belangen van de waterkering is daarvoor een aparte regeling opgenomen. De bestemming "Waterkering" heeft het primaat. Daarnaast is een afstemmingsregeling opgenomen voor wat betreft de beschermingszone van de waterkering.



## Hoofdstuk 7. UITVOERBAARHEID

### 7.1. Maatschappelijk

Overeenkomstig de bedoeling van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is het bestemmingsplan "Stadspolder, Vissershoeke en Oudelandshoeke" onderwerp van inspraak geweest. De inspraakprocedure is gevolgd tijdens de periode dat het bestemmingsplan werd beoordeeld in het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO).

Door middel van een publicatie in het huis-aan-huis blad "De Stem van Dordt" d.d. 28 maart 2007 is aangekondigd dat gelegenheid is gegeven het ontwerp-bestemmingsplan in het Stads kantoor en in de bibliotheek in Stadspolders in te zien en daarop tot 10 mei 2007 te reageren.

Op 2 april 2007 is een inloopavond gehouden. Tijdens deze bijeenkomst kon het ontwerp-bestemmingsplan worden ingezien, was over de inhoud en de procedure informatie beschikbaar en bestond de gelegenheid vragen te stellen.

Tijdens de inspraakronde zijn twee inspraakreacties ingekomen. Kort samengevat hadden de reacties betrekking op:

- a. de mogelijke aanleg van extra parkeerplaatsen aan de Balsa in relatie tot de in ontwikkeling zijnde nieuwbouwplannen voor de locatie Makore;
- b. het onder de woningen Van Ravesteijn-erf en in de waterkerende dijk tot stand brengen van een uitbreiding van de garage.

Medio 2007 is aan beide insprekers een schriftelijke reactie verzonden. De ontvangen inspraakreacties en de antwoorden daarop zijn samen met de verwerking van de art. 10 BRO-reacties verzonden naar de gemeenteraad. De gemeenteraad heeft in de vergadering d.d. 2 oktober 2007 de raadsinformatiebrief (met de genoemde verwerking) voor kennisgeving aangenomen.

### 7.2. Financieel

Het overgrote deel van de bebouwing en inrichting is gerealiseerd. Het nieuwe bestemmingsplan is in hoofdlijn een conserverend plan.

Voor de eventuele totstandbrenging van (vervangende) nieuwbouw is de verwachting dat de opbrengsten de kosten zullen overtreffen. In dergelijke situaties zal de invulling minimaal budgettair neutraal kunnen plaatsvinden.

Werkzaamheden ten behoeve van onderhoud of een nieuwe inrichting van de infrastructuur binnen het plangebied zullen plaatsvinden in het kader van het normale onderhoud van wegen en/of rioleringen e.d. respectievelijk zullen uitgevoerd kunnen worden nadat daarvoor op het plan afgestemde financiële middelen beschikbaar gesteld zijn.

De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan "Stadspolder, Vissershoeke en Oudelandshoeke" is derhalve niet in het geding.