

Toelichting 3e herziening bestemmingsplan Wielwijk, locatie Westervoeg

gemeente: Dordrecht
fase: voorontwerpbestemmingsplan
datum: januari 2012

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	5
1.3 Vigerend bestemmingsplan	5
1.4 Leeswijzer	7
HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving-bestaande situatie	8
2.1 Ontstaan en ontwikkeling	8
2.2 Bestaande ruimtelijke structuur	9
2.3 Bestaande functionele structuur	9
HOOFDSTUK 3 Planschrijving nieuwe situatie	10
3.1 Wielwijk sterk en weerbaar	10
3.1.1 Algemeen	10
3.1.2 Identiteit	10
3.1.3 Stedenbouwkundige visie	10
3.1.4 De hoofdstructuur	12
3.1.5 De deelgebieden (buurten)	13
3.2 Plandeel Westervoeg	14
HOOFDSTUK 4 Beleidskader	18
4.1 Rijksbeleid	18
4.1.1 Nota Ruimte	18
4.1.2 Amvb Ruimte	19
4.2 Provinciaal beleid	19
4.2.1 Structuurvisie Visie op Zuid-Holland	19
4.2.2 Verordening Ruimte	20
4.3 Gemeentelijk beleid	20
4.3.1 Structuurvisie 2020	20
4.3.2 Wielwijk sterk en weerbaar	20
HOOFDSTUK 5 Omgevingsaspecten	21
5.1 Archeologie en cultuurhistorie	21
5.1.1 Regelgeving en beleid	21
5.1.2 Onderzoek	22
5.1.3 Conclusie	23
5.2 Bedrijven en milieuzonering	24
5.2.1 Regelgeving en beleid	24
5.2.2 Onderzoek	24
5.2.3 Conclusie	24
5.3 Bodemkwaliteit	25
5.3.1 Regelgeving en beleid	25
5.3.2 Onderzoek	25
5.3.3 Conclusie	25
5.4 Duurzaamheid	26
5.4.1 Regelgeving en beleid	26
5.4.2 Onderzoek	26
5.4.3 Conclusie	26
5.5 Externe veiligheid	27
5.5.1 Regelgeving en beleid	27
5.5.2 Onderzoek	28
5.5.3 Conclusie	29
5.6 Natuur	30
5.6.1 Regelgeving en beleid	30
5.6.2 Onderzoek	31
5.6.3 Conclusie	32
5.7 Geluid	33
5.7.1 Regelgeving en beleid	33

5.7.2 Onderzoek	34
5.7.3 Conclusie	36
5.8 Groen	37
5.8.1 Regelgeving en beleid	37
5.8.2 Onderzoek	37
5.8.3 Conclusie	37
5.9 Luchtkwaliteit	38
5.9.1 Regelgeving en beleid	38
5.9.2 Onderzoek	39
5.9.3 Conclusie	39
5.10 Verkeer en vervoer	40
5.10.1 Regelgeving en beleid	40
5.10.2 Onderzoek	40
5.10.3 Conclusie	40
5.11 Water	41
5.11.1 Regelgeving en beleid	41
5.11.2 Onderzoek	43
5.11.3 Conclusie	43
HOOFDSTUK 6 Juridische planbeschrijving	44
6.1 Planmethodiek	44
6.2 Inleidende regels	44
6.3 Bestemmingen	44
6.4 Algemene regels	46
6.5 Overgangs- en slotregels	47
HOOFDSTUK 7 Economische uitvoerbaarheid	48
HOOFDSTUK 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	49
8.1 Inspraak	49
8.2 Overleg	49

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Het bestemmingsplan "Wielwijk" is op 11 mei 2004 door de gemeenteraad vastgesteld en bij besluit van 14 december 2004 door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland goedgekeurd. In dit bestemmingsplan is in hoofdzaak de toen bestaande situatie in het plangebied vastgelegd.

Wielwijk bestaat inmiddels 50 jaar. In deze halve eeuw is de naoorlogse wijk sterk verouderd. De kwaliteit van de leefomgeving ging achteruit en de wijk kreeg te maken met zorgelijke tendensen op sociaal-economisch gebied. Deze ontwikkelingen hebben al een aantal jaren geleden geleid tot ingrijpen. De partijen betrokken bij de wijk zijn actief aan de slag gegaan met de verbetering van Wielwijk. De resultaten hiervan zijn op diverse plekken in de wijk zichtbaar. Het hart van de wijk heeft een metamorfose ondergaan.

Om de stedelijke vernieuwing in Nederland te versnellen heeft het ministerie van VROM het Actieprogramma Herstructurering in het leven geroepen. Het Actieprogramma is onder te verdelen in algemene faciliteiten die voor alle wijken gelden en maatregelen die gericht zijn op een selectief aantal prioriteitswijken. In dit kader zijn er 56 wijken in Nederland geselecteerd voor subsidieverstrekking. Tot deze selectie behoren ook de wijken Wielwijk en Crabbehof.

Om daadwerkelijk in aanmerking te komen voor deze subsidie is er wel een helder programma voor de aanpak nodig.

Het document 'Dordt-West op stoom' geeft voor de vier wijken (Wielwijk, Crabbehof, Oud- en Nieuw Krispijn) de beleidscontext weer en vormt de basis voor de ontwikkelingen in Wielwijk. De visie 'Wielwijk sterk en weerbaar' is de vervolgstap in het proces.

In de notitie 'Dordt-west op stoom' staan de doelstellingen voor de vier wijken als volgt omschreven. Met de aanpak wil men:

- de selectieve uitstroom van hogere inkomens en instroom van lagere inkomens in Dordt-West tegengaan
- er voor zorgen dat in elke wijk de leefbaarheid op peil is en er een schone, hele en veilige woonsituatie is met een bijbehorend voorzieningenniveau.

Deze doelstellingen waren het vertrekpunt voor de visie 'Wielwijk sterk en weerbaar'.

In dat document zijn de ontwikkeling op verschillende onderdelen in Wielwijk aangegeven. Het college van burgemeester en wethouders heeft besloten medewerking te verlenen aan deze ontwikkelingen.

Er is gekozen voor een aanpak via herzieningen van plandelen, omdat nog niet alle voorgenomen ontwikkelingen in heel Wielwijk voldoende zijn afgekaart en deelgebieden volgtijdelijk zullen worden aangepakt. Besloten is herzieningen op te stellen voor die delen, die concreet zijn en tot uitvoering leiden.

In die herzieningen zal telkens de algemene beschrijving (het kader) van het nieuwe Wielwijk voorkomen. Recent is een herziening in werking getreden voor woningbouw in de Reddersbuurt (2e herziening).

Thans gaat het om een nieuwe ontsluitingsweg, woningbouw, water en groen in de zone langs de A16 (3e herziening). Een volgende herziening (5e herziening) voor een woongebouw in de Sweersstraat is eveneens recent opgesteld. Mogelijk zullen in de loop van 2012 nog enkele deelherzieningen kunnen worden gemaakt. Omstreeks 2013 zal een nieuw bestemmingsplan voor geheel Wielwijk worden opgesteld om daarmee te kunnen voldoen aan de in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen herzieningstermijn van 1 maal per 10 jaar.

Deze onderhavige "3^e herziening van het bestemmingsplan Wielwijk, locatie Westervoeg" heeft betrekking op deze ontwikkelingen. In deze toelichting wordt ook de aanpak van Wielwijk als totaal beschreven om daarmee zicht te blijven houden op het totaal. Uiteraard wordt in concrete zin aandacht besteed aan het plandeel Westervoeg.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

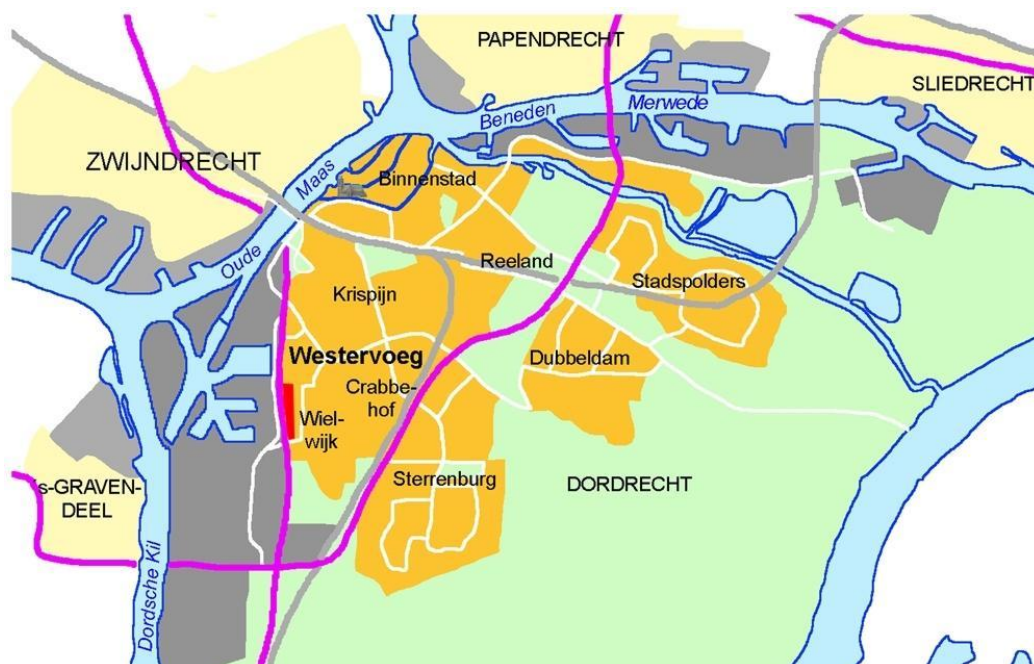
Het plangebied van de 3^e herziening ligt in het westelijk deel van Wielwijk en wordt globaal als volgt begrensd:

In het noorden: Van Gendtstraat

In het oosten: M.H.Trompweg, Cornelis Evertsenstraat

In het zuiden: Copernicusweg

In het westen: A16



1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het bestemmingsplan "Wielwijk" heeft betrekking op de totale wijk en legt in grote lijnen de huidige situatie vast. Het bestemmingsplan kent de in Dordrecht gebruikelijke methodiek.

In het betreffende gedeelte van Westervoeg zijn blokken met gestapelde woningen aangegeven alsmede een wegen- en groenstructuur.

Op 19 januari 2010 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan "Herziening zone industrielawaai Groote Lindt/Dordt-West" vastgesteld. In dat bestemmingsplan is de in 1991 vastgestelde zone industrielawaai van de industriegebieden Groote Lindt en Dordt-West aangepast aan de actuele akoestische situatie en de plannen voor het gebied Zeehavens. Via dat bestemmingsplan is het onderdeel over industrielawaai in het bestemmingsplan "Wielwijk" geregeld.



fragment plankaart geldend bestemmingsplan Wielwijk

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 worden enkele algemene, in ieder bestemmingsplan voorkomende, onderdelen beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 2 vooral de bestaande situatie van het nu voorliggende plan beschreven. De nieuwe situatie met aandacht voor het vastgestelde kader 'Wielwijk, sterk en weerbaar' wordt in hoofdstuk 3 benoemd. In hoofdstuk 4 komt het beleid van rijk, provincie en gemeente aan de orde. Bij de beschrijving van de omgevingsaspecten in hoofdstuk 5 wordt aandacht besteed aan de verantwoording, zoals op de terreinen archeologie en cultuurhistorie, flora en fauna, water, milieu. Per onderdeel worden de regelgeving en het beleid benoemd. Vervolgens wordt het onderzoek beschreven en wordt een conclusie getrokken.

In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de juridische planbeschrijving.

De hoofdstukken 7 en 8 gaan achtereenvolgens in op de economische- en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving-bestaande situatie

2.1 Ontstaan en ontwikkeling

Wielwijk wordt begrensd door de A16 in het westen, de Laan der VN in het noorden, de Zuidendijk in het oosten en de Reeweg-Zuid in het zuiden. De naam Wielwijk herinnert aan het dorp Wioldrecht dat tijdens de St Elizabethsvloed van 1421 in de golven verdween en de gelijknamige polder Wioldrecht, waar Wielwijk in is gelegen. De polder Wioldrecht ontstond na bedijkingen in de 16e en 17e eeuw.

Met de aanleg van de Zeehavens ontstond rond 1920 de Zeehavenbuurt, met woningen voor de havenarbeiders. De lintbebouwing langs de Reeweg- Zuid dateert uit de jaren '30.

Na de Tweede Wereldoorlog was er een enorm tekort aan woningen. In de zogenaamde wederopbouwperiode zijn er in heel Nederland wijken gebouwd volgens de opvattingen van de CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne). De wijken kenmerken zich door de aanwezigheid van veel licht, lucht en ruimte, maar ook door de toepassing van goedkope bouwmethoden en materialen. Door gestapelde bouw (vaak portiekflats) toe te passen, ontstonden veel ruime groengebieden in de wijken. De wijken hebben een orthogonale structuur met losse blokken, haaks op elkaar geplaatst. De blokken zijn vaak geplaatst in een specifiek patroon (stempel), dat verschillende keren wordt herhaald.

Het grootste deel van Wielwijk is gebouwd in de geest van deze tijd naar een stedenbouwkundig ontwerp van Wim Wissing. In het plan van Wissing zijn vier kwadranten te onderscheiden met hiertussen zogenaamde groene voegen. Samen met de bouw van de wijk, werden de aanwezige sportvelden boven de Zeehavenlaan uitgebreid tot sportpark.

In 1957 werden de eerste woningen in gebruik genomen.

In ruim vijftig jaar tijd hebben een aantal belangrijke wijzigingen plaatsgevonden:

- De groene voegen zijn in de loop der tijd voor een deel bebouwd met woningen en scholen.
- In 1972 werd een groot deel van het sportpark aan de Zeehavenlaan vervangen door de afrit van de A16 naar de Laan der VN. Ook de verkeersstructuur door Wielwijk is door deze nieuwe afrit gewijzigd.
- In 1987 werd het Wielwijkpark aangelegd met daarin een ruimtelijke reservering voor het doortrekken van de Copernicusweg.
- In 1997 werd een geluidsscherm gebouwd langs de A16.
- De laatste jaren wordt er vernieuwd en gerenoveerd en druk gebouwd aan het Admiraalsplein, het nieuwe hart van Wielwijk.

2.2 Bestaande ruimtelijke structuur

Een groot gedeelte van het bestemmingsplan voor het plandeel Westervoeg is thans braakliggend, voorlopig ingericht als groengebied. De daar voorheen langs de A16 aanwezige flats zijn enkele jaren terug, vooruitlopend op de nu aan de orde zijnde nieuwe invullingen, gesloopt.

In het noordelijke deel staat een vrijstaande woning en bevinden zich bestaande schoolgebouwen, waaronder enkele noodvoorzieningen. In dit deel is ook het nodige groen aanwezig.

De verkeersstructuur in dit plandeel is thans gericht op wijkverkeer. Het doorgaande verkeer maakt nu nog vooral gebruik van de -buiten het plangebied Westervoeg gelegen- M.H.Trompweg.

2.3 Bestaande functionele structuur

Zoals bij paragraaf 2.2 reeds aangegeven zijn in het plangebied een woning en bestaande schoolgebouwen aanwezig. Naast het nodige groen is er vooral sprake van braakliggende gronden in afwachting van de nieuwe invulling.

HOOFDSTUK 3 Planschrijving nieuwe situatie

3.1 Wielwijk sterk en weerbaar

3.1.1 Algemeen

In dit onderdeel worden verschillende aspecten van Wielwijk aangehaald, zoals ze zijn beschreven in "Wielwijk sterk en weerbaar". Hierdoor ontstaat een beeld van het totaal.

3.1.2 Identiteit

De identiteit van Wielwijk zou kunnen worden omschreven als: 'De andere moderne stedelijke buitenwijk'.

- "Anders" omdat experimenten niet worden geschuwd en omdat de verbetering op een andere wijze wordt aangepakt, met grote aandacht voor cultuur. Met de Zilvervloot is een trend gezet voor bijzondere architectuur en iconen voor het nieuwe Wielwijk.
- "Modern", niet alleen omdat er nieuwe of gerenoveerde gebouwen zijn die er bijzonder uitzien en een goede kwaliteit hebben, maar ook omdat de buurten ontwikkeld zijn vanuit een gekozen community concept: niet overal "voor elk wat wils", maar duidelijk samenhangende buurten met aparte accenten ontwikkeld voor een bepaalde leefstijlgroep.
- "Stedelijk" omdat er een goed voorzieningen niveau wordt gehandhaafd en omdat het geen slaapwijk wordt. Functiemenging en de mogelijkheid voor broedplaatsen of bijzondere (tijdelijke) functies zoals nu rondom het Admiraalsplein zorgen voor afwisseling en dynamiek. Stedelijk betekent tevens dat er mensen met verschillende achtergronden wonen.
- "Buitenwijk" omdat veel flats plaats maken voor eengezinswoningen en het ruime groene karakter wordt gehandhaafd.

In dat geval kan Wielwijk zich onderscheiden van Crabbehof (traditionele woonwijk), Sterrenburg (traditionele buitenwijk) en Krispijn (stedelijke woonwijk). Voor deze vorm van bijzonder, rustig en stedelijk wonen met verschillende sferen in buurten voor verschillende leefstijlgroepen blijkt grote belangstelling te bestaan. Een kans voor het nieuwe Wielwijk, zeker omdat er op dit moment een tekort in het aanbod van deze woonvormen is.

3.1.3 Stedenbouwkundige visie

De Stedenbouwkundige visie Wielwijk 2025 beschrijft de gewenste hoofdstructuur van de wijk. Er zijn verschillende deelgebieden uitgewerkt, met een beschrijving van beheersmaatregelen voor de openbare ruimte en uitgangspunten voor de geplande nieuwbouw.

De stedenbouwkundige visie stelt een ingrijpende transformatie voor, waarin problemen rond de A16-zone, het doorgaande verkeer, het geïsoleerde park en de eentonige buurten gecombineerd worden aangepakt. Hiermee ontstaat een kans om Wielwijk te maken tot een wijk met een hoge kwaliteit van wonen en leven. De hoofdverkeersstructuur wordt verlegd naar de rand van de wijk langs de A16 en takt aan op het Admiraalsplein, dat zo bereikbaar blijft. Op het vrijgekomen profiel van de MH Trompweg wordt het Wielwijkpark verlengd de wijk in. Het Wielwijkpark zelf wordt smaller gemaakt, met langs de zuidrand bebouwing, die zorgt voor een sociaal veilige route. In deze hoofdstructuur liggen de verschillende buurten van Wielwijk die, met vaak nieuwe bebouwing aan de randen, de wijk een nieuw gezicht geven naar buiten.

De aanwezigheid van veel volgroeide bomen en een groot park dragen bij aan nieuwe bijzondere woonmilieus. De relatief ruime opzet van Wielwijk maakt haar flexibel voor toekomstige veranderingen.

De transformatie van het centrumgebied heeft de toon gezet en kan worden doorgezet in de buurten. De geplande veranderingen leiden tot meer variatie en kunnen de monotone uitstraling van de jaren vijftig wijk doorbreken. Bovendien kan de openbare ruimte worden verbeterd als plek waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en waar ze kunnen recreëren.

Verschillende modellen voor verkeer, groen, water en de nieuwe bebouwing hebben geleid tot integrale ruimtelijke modellen voor Wielwijk. De modellen 'Parklint' en 'Singels en Kwadranten' lieten de twee uiterste ontwikkelingsrichtingen zien. Uiteindelijk resulteerde dit in de Stedenbouwkundige visie Wielwijk 2025 met daarin:

1. de gewenste hoofdstructuur van de wijk
2. de uitgewerkte deelgebieden (buurten), waarbij onderscheid is gemaakt tussen
 - Beheersmaatregelen voor de plekken waar geen nieuwbouw komt, maar soms wel investeringen in de openbare ruimte nodig zijn of op termijn te verwachten zijn.
 - Uitgangspunten en verkavelingen voor de zogenaamde ontwikkelingslocaties: de plekken waar nieuwbouw gepland is.

In de stedenbouwkundige visie is de hoofdverkeersontsluiting omgelegd van de MH Trompweg naar de A16-zone. Deze nieuwe route wordt begeleid door groen en een brede watergang, waarachter een nieuw woonfront aan het water het visitekaartje vormt voor de wijk. Het Wielwijkpark wordt versmald door aan de zuidrand bebouwing toe te voegen die het park een voorkant geeft en bijdraagt aan een sociaal veilige route. Het vrijgekomen profiel van de MH Trompweg wordt gebruikt voor het doortrekken van het Wielwijkpark de wijk in: een groen verblijfsgebied dat in het hart van de wijk het Admiraalsplein ontmoet, met goede routes voor langzaam verkeer en met veel recreatieve functies.

Het Admiraalsplein blijft bereikbaar, ook voor doorgaand verkeer. Op de Karel Doormanweg komen langzaam en snel verkeer samen, begeleid door het aanwezige groen en water. Tegelijkertijd verbinden het groen en het water het parklint in het noorden met de Zuidendijk. Binnen deze hoofdstructuur liggen de verschillende buurten van Wielwijk die, met vaak nieuwe bebouwing aan de randen, de wijk een nieuw gezicht geven naar buiten.

Er wordt ingezet op deze opzet vanwege:

- Het versterken van de groene identiteit van Wielwijk als onderdeel van de woonkwaliteit voor de hele wijk.
- Het ingrijpend verbeteren van een stadspark dat zoveel meer kan betekenen voor Wielwijk, Crabbehof en Dordtsche Hout dan nu: een betere toegankelijkheid, meer sociale veiligheid en een hogere gebruikswaarde.
- Een minder dominante rol voor de auto, zowel rijdend als geparkeerd. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om meer en veiligere ruimte om te spelen en voor langzaam verkeer.
- Het ontvlechten van verkeersbewegingen en het voorkomen van sluipverkeer. Dit sluipverkeer veroorzaakt momenteel een ernstig knelpunt met hoge verkeersintensiteit aan MH Trompweg. Zonder maatregelen zal dit in de toekomst verslechteren.
- Het vergroten van het oppervlak aan kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte in het hart van de wijk, met het Admiraalsplein als onderdeel hiervan. Deze ruimte

loopt vanaf de Laan der VN richting ziekenhuis, en wellicht in de toekomst richting Amstelwijk.

- Het zorgen voor een goede nieuwe functie voor de A16-zone die dit gebied haar eigen kwaliteit geeft en geen restgebied is. Tegelijk wordt hiermee de ruimte gecreëerd voor de hiervoor besproken kwaliteitsslag voor de centrale groene dooradering en ontmoetingsruimte voor de wijk.
- Het realiseren van een duurzame structuur voor de toekomst, die kan inspelen op te verwachten ontwikkelingen, zoals het toenemende autogebruik en autobezit.

3.1.4 De hoofdstructuur

3.1.4.1 Verkeer

In de jaren '50-'60 zijn de huidige rol, omvang en impact van het autoverkeer niet voorzien. De auto heeft inmiddels zoveel negatieve gevolgen dat maatregelen wenselijk zijn. Wielwijk wordt ten onrechte door sluipverkeer als doorgangshuis gebruikt, terwijl de wijk vanuit het mobiliteitsplan de karakteristiek van verblijfsgebied zou moeten hebben. In de visie worden daarom voorstellen voor verkeerscirculatie gedaan, om het doorgaande verkeer door Wielwijk terug te dringen. Natuurlijk moeten de voorstellen er niet toe leiden dat vermindering van het verkeer op de ene plaats leidt tot onhanteerbare intensiteiten op andere plekken. Om hierop zicht te krijgen is het model met de gewijzigde hoofdontsluiting doorgerekend. De resultaten zijn positief. Geconcludeerd mag worden dat de voorgestelde wijziging van de hoofdontsluiting het beoogde effect heeft op de terugdringing van het sluipverkeer. Er worden nog enkele varianten op detailniveau onderzocht om tot een nog beter ontwerpresultaat te komen.

Naast het terugdringen van het doorgaande verkeer door Wielwijk zorgt de visie er voor dat:

- De bereikbaarheid van het winkelcentrum met voorzieningen rondom in tact blijft
- Het knelpunt aan de westzijde van het winkelcentrum ontward wordt door doorgaand en bestemmingsverkeer (bewonersgarage en laden/lossen) te ontvlechten
- Er minder bewoners worden belast met milieueffecten dan op de oorspronkelijke centrale route op de MH Trompweg.
- Er aangedrongen wordt op de verbetering van de feitelijke oorzaak van de sluiproute door Wielwijk: de doorstroming van het Dordtse wegennet bij de twee aansluitingen op de A16.

3.1.4.2 Water

De nieuwe waterstructuur loopt in de stedenbouwkundige visie grotendeels langs de randen van de wijk. Uitgangspunten zijn:

- Het verbreden van bestaande watergangen langs de Zuidendijk. Hierbij streven we naar een minimale breedte van 10 meter. Onderzocht zal moeten worden of deze watergang de stabiliteit van de Zuidendijk niet in het gedrang brengt. Langs de Reddersbuurt liggen kansen om het water door te trekken tot de Abel Tasmanstraat door garageboxen te verwijderen. De sloten langs het landgoed aan de Zuidendijk kunnen in samenspraak met de eigenaar worden verbreed.
- Aanleg van een nieuwe watergang langs de Admiraal de Ruyterweg. Het voorgestelde waterlint wordt gerealiseerd langs deze weg. Zo ontstaat er een aantrekkelijk profiel met de nieuwe hoofdweg van de wijk én een nieuw bebouwingsfront aan het water.
- Het met elkaar verbinden van de watergangen in het Wielwijkpark. Hierdoor verbetert de doorstroming en de waterkwaliteit. Het uitbreiden van het voor deze plek karakteristieke rietlandschap en het met elkaar verbinden van de

- rietlandschappen in Dordtsche Hout en in het Wielwijkpark. Vrije kavels aan de zuidzijde van het park vormen onderdeel van dit landschap.
- Er voor zorgen dat mensen het water beter kunnen beleven. Dat zal gebeuren met visvlonders aan de singel langs de Karel Doormanweg, een waterspeelplaats in het rietlandschap aan de zuidoostkant van het parklint en met nieuwe bruggen (onder andere in het Wielwijkpark).

3.1.4.3 Groen

Centraal in Wielwijk ontstaat een nieuwe groenstructuur: het parklint. Dit parklint loopt door het huidige Wielwijkpark, de MH Trompweg, het Admiraalsplein en langs de Karel Doormanweg en sluit aan op de Zuidendijk. Hiermee wordt gehoor gegeven aan de volgende belangrijke wensen voor het Wielwijkpark en het wijkgroen:

- Verbeterde bereikbaarheid van het Wielwijkpark: het park wordt de wijk ingetrokken
- Een kindveilige route door de wijk, waarlangs speelvoorzieningen en scholen zijn te bereiken
- Rondje Wielwijk voor voetgangers
- Schakel in de stedelijke fietsstructuur
- Verbeterde randen van het park: met nieuwe bebouwing krijgt het park een sociaal veilige, duidelijke begrenzing. Omgekeerd maakt het parklint de ontwikkeling van hoogwaardige bebouwing mogelijk.
- Langs het hele parklint wordt een programma uitgevoerd dat gericht is op spel en ontmoeting.
- het Tromppark wordt een verblijfsplek tussen buurten in plaats van de scheiding tussen buurten zoals nu het geval is.

3.1.5 De deelgebieden (buurten)

Binnen de hoofdstructuur van water, verkeer en groen liggen de verschillende deelgebieden van Wielwijk. Deze zijn in de samenwerkingsovereenkomst tussen woningcorporatie en gemeente als volgt benoemd:

1. Admiraalsplein
2. Sportpark Wielwijk Noord
3. Reddersbuurt
4. Westervoeg
5. Wielwijk Zuid
6. Wielwijkpark
7. Wielwijk Noord
8. Kompas

Op verschillende locaties in de deelgebieden zal sloop en nieuwbouw plaatsvinden. Voor al deze locaties zijn verkavelingstudies verricht en uitgangspunten opgesteld. Voor de overige plekken in de wijk zijn er beheersmaatregelen aangegeven.

3.2 Plandeel Westervoeg

Als onderlegger voor het bestemmingsplan is een stedenbouwkundig plan opgesteld.

De opgave voor de Westervoeg is grofweg op te delen in vier deelopgaven:

1. de inrichting van de velden,
2. de waterhuishouding,
3. de aanleg van de nieuwe zuidelijke wijkontsluitingsweg en
4. de nieuwe woningbouw langs de Cornelis Evertsenstraat.

De herontwikkeling en herinrichting van het deelgebied Westervoeg is cruciaal voor de herstructurering van Wielwijk: door het verleggen van de zuidelijke wijkontsluiting wordt het mogelijk het parkint met nieuwe woon- en leefmilieus te maken.

Het deelgebied Westervoeg wordt begrensd door het geluidsscherm van de A16, de Van Gendtstraat, het Copernicusweg en de Cornelis Evertsenstraat. Daarnaast horen ook de wegen rond het Admiraalsplein bij het deelgebied. De strook tussen de Copernicusweg, SSF en Reeweg Zuid en de Abel Tasmanstraat behoorden oorspronkelijk ook bij dit deelgebied, maar zijn in het stedenbouwkundig plan buiten beschouwing gelaten, omdat hier op korte termijn geen veranderingen gepland zijn.

1. De inrichting van de velden

Groene voegen

De velden vormen de groene basis van de Westervoeg en bestaan uit de zone direct ten westen van het Admiraalsplein, de Tuin der Herinnering en de A16-zone.

Doelstelling is een open inrichting, bestaande uit gazons met bomen en ruimte voor voetpaden en speelvoorzieningen.

De Westervoeg is vernoemd naar de zone direct ten westen van het Admiraalsplein. Het oorspronkelijke schema van de wijk dat stedenbouwkundige Wissing in de jaren vijftig opstelde, bestond uit een centraal plein met voorzieningen en daaromheen vier woonvelden, van elkaar gescheiden door zogenaamde groene voegen waarin zich ook voorzieningen bevinden. Belangrijke doelstelling van de stedenbouwkundige visie is om deze groenstructuur weer terug te brengen in de wijk.

Herbestemming schoolgebouwen

De twee basisscholen krijgen een nieuw onderkomen op het Admiraalsplein.

Uitgangspunt is om de oorspronkelijke schoolgebouwen te behouden. De gebouwen kennen een rijke architectuur en vormen een (steeds zeldzamer wordende) herinnering aan de wederopbouwperiode na de Tweede Wereldoorlog. Door sloop van de noodgebouwen en herinrichting tot open groen gebied krijgen de gebouwen een nieuwe positie als losse objecten in het groen.

De herbestemming van de gebouwen is nog niet zeker. Op dit moment wordt gedacht om de kansenflat - nu gevestigd aan de Van Kinsbergenstraat - naar deze gebouwen te verplaatsen. In het bestemmingsplan dient de nieuwe bestemming voor de gebouwen ruimte te bieden voor verschillende mogelijkheden.

In de huidige en toekomstige situatie zijn de gebouwen niet direct ontsloten voor verkeer.

Parkeren kan plaatsvinden op de nieuwe parkeerplaats die ten noorden van de gebouwen gepland is als extra voorziening van het Admiraalsplein. Hiertoe is een voetgangersverbinding tussen de gebouwen en de parkeerplaats over het water wenselijk.

Groene parkeerplaats

Om aan de parkeervraag op het Admiraalsplein te voldoen, dienen er 50 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd in de groene voeg ten westen van het plein. Om de gewenste groene uitstraling van dit gebied te realiseren, wordt de parkeervoorziening uitgevoerd als zogenaamde groene parkeerplaats.

Tussen de parkeervakken komt ruimte voor bomen en de parkeervakken en rijloperen worden uitgevoerd in een open bestrating waartussen gras kan groeien. Dit past goed binnen de strategie om regenwater af te koppelen van het riool ten einde de wijk klimaatbestendiger te maken.

Bomen

Bomen zijn een belangrijk bestandsdeel van Wielwijk als groene stadswijk in Dordrecht. Deelgebied Westervoeg kent al een groot aantal bestaande bomen, waarvan het uitgangspunt is om ze zoveel mogelijk te handhaven.

Daarnaast is in dit plan rekening gehouden met 150 nieuwe bomen, grotendeels op de velden, maar ook in de straatprofielen. Bij de keuze en compositie van bomensoorten speelt ook luchtkwaliteit een rol.

2. De waterhuishouding

In de stedenbouwkundige visie is een nieuwe waterstructuur voorgesteld om de waterkwantiteit en waterkwaliteit in de wijk te verbeteren. Een belangrijk onderdeel van deze nieuwe waterstructuur zijn nieuwe singels in de Westervoeg.

Singels

Nieuwe singels in de Westervoeg completeren de bestaande waterstructuur in de wijk tot een circuit om de woonvelden heen. De nieuwe singels zijn in het noorden via een duiker verbonden met de vijver op het Admiraalsplein. In het zuiden sluiten de singels aan op een bestaande waterplas. De singel is een van de watertyperingen die zijn benoemd in het beeldkwaliteitsplan en kenmerkt zich door een cultuurlijke uitstraling. Langs de A16 kennen de singels een harde oever aan de bebouwingszijde en een zachte, natuurvriendelijke oever aan de westzijde.

Riolering

In het MARE-project Water in de stad/Wielwijk Klimaatbestendig is onderzocht hoe de herstructurering van Wielwijk kan worden gecombineerd met het klimaatbestendiger maken van de wijk ten aanzien van regenwater.

Uit een recente rioolinspectie is gebleken dat grote delen van de riolering in Wielwijk vervangen moeten worden. Uitgangspunt is om het bestaande gemengde stelsel te vervangen door een verbeterd gescheiden stelsel waarbij vuil huishoudelijk water en schoon regenwater worden gescheiden. Het regenwater wordt afgevoerd naar het oppervlaktewaterstelsel. Hierbij kunnen diverse bovengrondse technieken worden gebruikt, die het regenwater opvangen, zuiveren, bufferen en vertraagd afvoeren.

3. De aanleg van de nieuwe zuidelijke wijkontsluiting

In de stedenbouwkundige visie is een nieuwe verkeersstructuur voor Wielwijk vastgesteld. De wijkontsluiting wordt verlegd naar de Admiraal de Ruyterweg en loopt via de Van Spilbergenstraat en Van Kinsbergenstraat langs de oostzijde van het Admiraalsplein en sluit in het noorden aan op de Karel Doormanweg. De westzijde van het Admiraalsplein (Van Heemskerckstraat en M.H.Trompweg) blijft toegankelijk voor bestemmingsverkeer maar is niet meer toegankelijk voor doorgaand verkeer, met uitzondering van de lijnbus. Hiertoe wordt een bussluis geplaatst net ten zuiden van de bevoorradingszone op het Admiraalsplein. De nieuwe busroute loopt verder via de nieuwe ontsluitingsweg. De hoofdfietsroute loopt centraal door de wijk. Waar de fietsroute parallel loopt met de autoroute bestaat deze uit (rode)fietsstroken op het asfalt. Waar de fietsroute loopt door een autovrij (park)gebied bestaat deze uit een dubbelzijdig vrijliggend fietspad.

Profiel Van Spilbergenstraat

De Van Spilbergenstraat verandert van een woonstraat in een doorgaande wijkontsluitingsweg.

Om dit mogelijk te maken, wordt het bestaande profiel gewijzigd. Het nieuwe profiel bestaat uit een asfalt rijloper van 7 m breed met aan beide zijdes bomenrijen waartussen geparkeerd kan worden. Op het asfalt worden fietsstroken aangebracht, deze maken de weg optisch smaller. Dit moet samen met de bomen, de zijstraten en het langsparkeren zorgen voor een snelheidsremmend effect.

Profiel rondweg Admiraalsplein (gelegen buiten gebied bestemmingsplan)

Het profiel van de wegen rond het Admiraalsplein is gebaseerd op de huidige situatie en bestaat uit een asfalt rijloper met fietsstroken en langsparkeren aan beide zijdes.

Aan de buitenzijde van de rondweg is een doorgaande bomenrij getekend. Deze bomenstructuur begeleidt de wijkontsluitingsroute en is daarnaast een natuurlijke buffer tussen de aangrenzende buurten en de weg. De binnenzijde - de pleinzijde - is juist niet structureel beplant met bomen, om de zichtbaarheid van het Admiraalsplein als centrum van de wijk te accentueren.

Profiel Admiraal de Ruyterweg

De nieuwe Admiraal de Ruyterweg volgt het tracé van de bestaande Admiraal de Ruyterweg die op dit moment een autoluwe straat is. De nieuwe weg bestaat uit een asfalt rijloper met hierop fietsstroken. De weg is geen hoofdfietsroute, maar fietsen moet wel mogelijk zijn. De weg wordt aan de westzijde begrensd door een bestaande bomenscherm van Italiaanse Populieren die direct voor het geluidsscherm van de A16 zijn geplant. Aan de oostzijde ligt op enige afstand een nieuwe bebouwingsrand. Hiertussen ligt een grote groenzone met veel bomen en nieuwe singels.

4. De nieuwe woningbouw langs de Cornelis Evertsenstraat

Langs de westzijde van de Cornelis Evertsenstraat zijn 34 nieuwe grondgebonden woningen gepland. Deze woningen vormen de nieuwe rand van buurt en wijk. Woningcorporatie Woonbron is voornemens op deze plek zogenaamde groeiwoningen te ontwikkelen: woningen met een relatief kleine (betaalbare) basis met uitbreidingsmogelijkheden naar de toekomst.

Oriëntatie en bouwhoogte

Door de ligging van de bouwvelden aan de rand van de buurt en de wijk dienen de nieuwe bouwblokken een verbijzondering te zijn ten opzichte van de bestaande eengezinswoningen in de buurt.

De minimale bouwhoogte is twee lagen, bij voorkeur drie.

De bouwblokken zijn alzijdig georiënteerd met een voorkant naar de wijk (de westzijde) en een voorkant naar de Cornelis Evertsenstraat.

Het bouwblok als eenheid

In het beeldkwaliteitsplan Wielwijk worden de richtlijnen voor de nieuwe architectuur in Wielwijk beschreven. Binnen de woonvelden vormt een woningblok een éénduidig bouwvolume. Hiertoe zijn voor de nieuwe woningen aan de Cornelis Evertsenstraat twee sferen onderscheiden. Ten eerste een formeel kader bestaande uit de erfafscheiding aan de straatzijde en de gevel aan de waterzijde.

Baksteen is voor dit formele kader het basismateriaal. Daarnaast is er een informele binnenwereld, waarin de uitbreidingen kunnen plaatsvinden. Hier kan een afwijkend materiaal toegepast worden, bijvoorbeeld hout. De harde waterkant dient duurzaam en hoogwaardig vormgegeven te worden.

Baksteenpalet

In het beeldkwaliteitsplan is een voorzet gedaan voor een baksteenpalet dat per woonveld een aantal tinten kent. De woningen aan de Cornelis Evertsenstraat vormen de eerste nieuwbouw van het zuidwestelijk woonveld en de baksteenkeuze voor dit project zet dan ook de toon voor de overige projecten. Een donkerbruine steen die contrasteert met het materiaal voor de uitbreidingen en het stucwerk van de bestaande eengezinswoningen ligt voor de hand.

Groeiwoning

Iedere uitbreiding dient een toevoeging te zijn op de architectuur en plasticiteit van het bouwblok. Hiertoe dient door de architect één catalogus aan uitbreidingsmogelijkheden te worden ontwikkeld.

Parkeren

Uitgangspunt is een parkeernorm van 1,8 parkeerplaats per woning. Dit betekent dat er in totaal 61 nieuwe parkeerplaatsen nodig zijn. Deze zijn gesitueerd in parkeerkoffers aan de noordzijde van de bouwblokken en langs parkeerplaatsen aan de westzijde van de (verbrede) Cornelis Evertsenstraat.

HOOFDSTUK 4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nota Ruimte

Op 23 april 2004 is de Nota Ruimte, het derde deel van de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid ofwel de regeringsbeslissing, vastgesteld. Hierin is het nationaal ruimtelijk beleid voor de periode 2004 tot 2020 met een doorkijk naar 2030 op hoofdlijnen vastgelegd, dat voorheen in de afzonderlijke nota's - Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) en het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) - was opgenomen. De nota bevat geen concrete beleidsbeslissingen, maar stelt een aantal beleidsdoelen als leidraad voor de ontwikkelingen in de komende periode.

Hoofddoel is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrugnende functies. Specifiek richt het rijksbeleid zich op:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland; met name door voldoende ruimte te reserveren voor de ontwikkeling van bedrijven in (groot)stedelijk gebied;
- krachtige steden en een vitaal platteland; investeren in leefbaarheid en veiligheid;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke (natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische) waarden;
- borging van de veiligheid; aandacht voor de waterproblematiek en externe veiligheidsaspecten.

Het beleid met betrekking tot de basiskwaliteit van steden, dorpen en bereikbaarheid kent vier pijlers:

- bundeling van verstedelijking en economische activiteiten;
- bundeling van infrastructuur;
- aansluiting van Nederland op de internationale netwerken van luchtvaart en zeevaart;
- borging van milieukwaliteit en externe veiligheid.

Voor verstedelijking en economische activiteiten gaat het rijk uit van de bundelingsstrategie. Er wordt optimaal gebruik gemaakt van de ruimte die in het bestaande bebouwde gebied aanwezig is en er wordt ruimte geboden aan gemeenten om te kunnen bouwen voor de eigen bevolkingsgroei. Daarbij wordt de infrastructuur optimaal benut, het groen in en om de stad in samenhang met het bebouwd gebied verder ontwikkeld en aangesloten op het watersysteem.

Bundeling in steden en dorpen maakt het mogelijk functies bij elkaar te brengen, waardoor het draagvlak voor voorzieningen ondersteund wordt en arbeid, zorgtaken en ontspanning beter te combineren zijn.

De Nota Ruimte wordt vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Bij schrijven deze toelichting lag het ontwerp van de Structuurvisie voor iedereen ter inzage. Eén van de belangrijkste beleidsdoelen is een gezonde en veilige leefomgeving als basisvoorwaarde voor burgers en ondernemers. Dit wordt vooral vertaald in het verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water), bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Om toekomstige kosten en maatschappelijke schade te voorkomen, moeten bij ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen de milieueffecten worden afgewogen.

4.1.2 Amvb Ruimte

De nationale ruimtelijke belangen worden geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Amvb Ruimte) dat waarschijnlijk met ingang van 1 oktober 2011 in werking zal treden. De minister is voornemens om die Amvb te wijzigen ter behartiging van enkele nationale belangen uit de (ontwerp) Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Die aanvulling op de Amvb Ruimte ligt naast de ontwerp structuurvisie ter visie.

In de Amvb Ruimte wordt ingezet op nationale regels met betrekking tot onder andere zuinig ruimtegebruik, bescherming van kwetsbare gebieden en bescherming van het land tegen overstroming en wateroverlast. Doel is om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Bestemmingsplannen moeten voldoen aan deze algemene regels.

Onderhavig bestemmingsplan voldoet aan het beleid en de algemene regels van het rijk.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Structuurvisie Visie op Zuid-Holland

Met de Nota Ruimte en de Wet ruimtelijke ordening heeft het Rijk verantwoordelijkheden en bevoegdheden gedecentraliseerd naar provincies en gemeenten. In dit speelveld neemt de provincie de verantwoordelijkheid voor aansturing op ruimtelijke kwaliteit en samenhang van projecten en programma's met provinciale betekenis (regisseursrol). De provincie zal niet voor alle provinciale belangen een leidende rol nemen in de uitvoering. De provincie wil een actieve rol spelen in de uitvoering van beleid. De provincie eigent zich alleen een regisseursrol toe als zij van mening is dat deze rol niet gedelegeerd kan worden naar andere overheden, of als zij een eigen verantwoordelijkheid heeft, die voortvloeit uit provinciale belangen. De schaal van de provincie maakt haar bij uitstek geschikt om veel partijen op gemeentelijk en (boven)regionaal niveau te verbinden.

Provinciale Staten van Zuid-Holland stelden op 2 juli 2010 de Provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vast. In de Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De Structuurvisie geeft een visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie en een doorkijk naar 2040. De nieuwe integrale Structuurvisie voor de ruimtelijke ordening komt in de plaats van de vier streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte.

In 'Visie op Zuid-Holland' staat hoe de provincie samen met haar partners wil omgaan met de beschikbare ruimte. Met de structuurvisie werkt de provincie aan een vitaal Zuid-Holland, met meer samenhang en verbinding tussen stad en land. Hierdoor is in Zuid-Holland goed wonen, werken en recreëren voor iedereen binnen handbereik. De provincie onderscheidt vijf hoofdpogingen:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie
- divers en samenhangend stedelijk netwerk
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap
- stad en land verbonden.

Ook de instrumenten van de provincie komen in de structuurvisie aan de orde. De provincie ordent op kaarten, ontwikkelt programma's en projecten, agendeert zaken en laat onderzoek uitvoeren. Zij stuurt op hoofdlijnen door kaders te stellen en het lokale bestuur ruimte te geven bij de ruimtelijke inrichting. Deze aanpak sluit aan bij de nieuwe stijl van besturen: 'Lokaal wat kan, provinciaal wat moet.'

In de Uitvoeringsagenda staat hoe de provincie en de verschillende partners de ambitie van de Structuurvisie gaan uitvoeren. De nadruk ligt op samenhang van maatregelen en programma's en de samenwerking met de regio's. Wat belangrijk is voor Zuid-Holland staat voorop.

De Uitvoeringsagenda maakt duidelijk wat er moet gebeuren en wat de onderlinge rolverdeling van de provincie en de verschillende samenwerkende partijen is.

Elke partij werkt vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid om de ambitie van de Structuurvisie te realiseren.

In de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte staat op welke wijze de provincie de ruimte tot 2020 in wil gaan vullen. De structuurvisie geeft de hoofdlijnen van de ruimtelijke ontwikkeling weer en vermeldt de provinciale belangen. De verordening geeft aan met welke zaken gemeenten in hun bestemmingsplannen rekening moeten houden.

In de Structuurvisie is zowel op de functiekaart, als op de kwaliteitskaart Wielwijk opgenomen als Stads- en dorpsgebied.

4.2.2 Verordening Ruimte

In samenhang met de structuurvisie is ook de Verordening Ruimte opgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. Het volgende artikel is relevant voor het onderhavige plan:

Om het stedelijk netwerk te versterken kiest de provincie het uitgangspunt om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden en versterkt. Om dit te bereiken zijn het stedelijk netwerk en alle daarbuiten gelegen kernen in Zuid-Holland voorzien van bebouwingscontouren. Deze geven de grens van de bebouwingsmogelijkheden voor wonen en werken weer. Verstedelijking buiten deze bebouwingscontouren is in principe niet toegestaan.

Het plangebied valt binnen de aangegeven bebouwingscontouren.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Structuurvisie Dordrecht 2020

In de op 7 april 2009 door de raad vastgestelde Structuurvisie Dordrecht 2020 wordt Wielwijk (evenals Crabbehof) genoemd als een stadswijk. Twee vroeg-naoorlogse wijken, die deel uitmaken van de herstructureringsopgave Dordt-West. De hoofdfunctie is wonen, verder vinden we er winkels en beperkt enige bedrijvigheid. Ondanks de redelijke dichtheid kent dit milieu veel openbaar groen.

Het is van belang te zorgen voor een aangenaam leefklimaat, de huizenvoorraad voor middengroepen en hogere inkomensgroepen moet worden vergroot, de wijkwinkelcentra worden in stand gehouden, de levendigheid wordt vergroot door werken aan huis te stimuleren. De openbare ruimte wordt veilig, aantrekkelijk en kindvriendelijk ingericht.

4.3.2 Wielwijk sterk en weerbaar

De voorgestane aanpak van Wielwijk is beschreven in de visie Wielwijk sterk en weerbaar. In paragraaf 3.1. is deze visie reeds beschreven.

HOOFDSTUK 5 Omgevingsaspecten

5.1 Archeologie en cultuurhistorie

5.1.1 Regelgeving en beleid

Wet op de archeologische monumentenzorg

Het archeologisch bodemarchief is de belangrijkste bron voor onze oudste geschiedenis. Sinds 1 oktober 2007 regelt de Wet op de archeologische monumentenzorg als onderdeel van de Monumentenwet 1988 de bescherming en het behoud van archeologische waarden in de bodem. De archeologische zorgplicht ligt bij de gemeente.

Het belangrijkste doel van de wet is de bescherming van archeologische waarden op de oorspronkelijke plek, dus in de bodem zelf (in situ). De bodem biedt doorgaans de beste garantie voor een goede conservering.

De gemeente is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Wie de bodem in wil om te bouwen of aan te leggen, kan verplicht worden om een archeologisch vooronderzoek uit te (laten) voeren. Vooronderzoek moet duidelijk maken welke archeologische waarden verwacht worden en of deze behoudenswaardig zijn. De onderzoeksresultaten bepalen het verdere vervolg; een aanpassing van de bouwplannen, zodat de waarden op hun plek behouden blijven, of het definitief opgraven en documenteren van de archeologische waarden zodat de gegevens in een archeologisch depot behouden blijven.

Er wordt in de wet uitgegaan van het basisprincipe dat de verstoorder of veroorzaker van archeologieverstorende bodemingrepen betaalt voor het onderzoek van de archeologische waarden.

Besluit ruimtelijke ordening

Vanaf 1 januari 2012 dient in bestemmingsplannen rekening te worden gehouden met cultuurhistorie. Dit is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de modernisering van de monumentenzorg.

Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland

De Cultuurhistorische Atlas van Zuid-Holland geeft een overzicht van de cultuurhistorische kenmerken en waarden in Zuid-Holland. Onderdelen uit de Provinciale Structuurvisie (2010) zijn hier in opgenomen.

De atlas bestaat uit kaarten voor de drie onderdelen van de cultuurhistorie: archeologie, historische stedenbouw en historisch landschap. Ieder onderdeel bestaat uit twee kaarten die inzichtelijk maken wat in Zuid-Holland cultuurhistorisch van belang is en waarom:

- de kenmerkenkaart, waarop de kenmerkende nederzettingenpatronen, landschapspatronen en de archeologische opbouw van het landschap zijn weergegeven;
- de waardenkaart, waarop de waardevolle structuren van de kenmerkenkaart zijn gewaardeerd.

Deze cultuurhistorische kenmerken en waarden vormen de input bij processen van culturele planologie.

Gemeentelijk beleid archeologie

Al sinds de jaren '60 vindt archeologisch onderzoek plaats in de gemeente. Sinds 1995 is in Dordrecht een gemeentelijk archeoloog actief en sinds 1999 beschikt de gemeente Dordrecht over een opgravingsvergunning voor het eigen grondgebied. De gemeente voert dus sinds 1995 een eigen beleid wat betreft archeologie. Sinds de invoering van de Wet op de archeologische monumentenzorg in 2007 dienen archeologische waarden wettelijk in de besluitvorming rond ruimtelijke ordeningsprocessen meegewogen te worden. In de praktijk gebeurde dit in Dordrecht al sinds 1995.

In 2009 is de archeologische verwachtingskaart voor de gemeente Dordrecht opgesteld. De kaart is een detaillering en uitwerking van de kaarten die op nationale en provinciale schaal beschikbaar zijn. Op het gemeentelijk grondgebied varieert de verwachting van laag tot zeer hoog. In het bij de kaart behorende rapport "Stad en Slib: het archeologisch potentieel van het Eiland van Dordrecht in kaart gebracht" is de onderbouwing voor de hoogte van de verwachting verwoord. In de Erfgoedverordening Dordrecht (2010) zijn aan de archeologische verwachtingen verschillende voorwaarden en vrijstellingen verbonden. Deze voorwaarden en vrijstellingen worden uiteindelijk in de nieuwe bestemmingsplannen opgenomen.

Archeologisch onderzoek in de gemeente Dordrecht is gericht op kenniswinst wat betreft de bewonings- en ontwikkelingsgeschiedenis van de stad en het Eiland. Van groot belang hierbij is het ontstaan en de ontwikkeling van de stad, de reconstructie van het (cultuur)landschap van het Eiland van Dordrecht en de relatie tussen stad en platteland vóór de ingrijpende St. Elisabethsvloed van 1421. Hiermee sluit de gemeente aan op de Nationale Onderzoeksagenda Archeologie, waarin de relatie tussen mens en landschap in West Nederland binnen de middeleeuwse bewoningsgeschiedenis een speerpunt vormt en uitgewerkt moet worden. De provincie Zuid Holland kent een grote waarde toe aan locaties die informatie bevatten over de ontginning van het veenlandschap in de middeleeuwen. Het is deze ontginning van het veen en de daarmee samenhangende structuren zoals kaden, dijken, sluizen en die ook nu nog beeldbepalend zijn voor het Hollands landschap. Het Eiland van Dordrecht speelt in landschap een opvallende rol vanwege het in 1421 verdrongen en daarna volledig afgedekte landschap, waaraan de huidige Biesbosch een blijvende herinnering is.

Bij alle ingrepen in de bodem van Dordrecht dient zorg te worden besteed aan mogelijk aanwezige archeologische waarden.

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 door planaanpassing 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 plangebied.

Beschermde monumenten

In het plangebied bevinden zich geen beschermde monumenten.

5.1.2 Onderzoek

Het plangebied Wielwijk maakte onderdeel uit van de vroegere 'Groote of Zuid Hollandsche Waard', eeuwenlang het achterland van de stad Dordrecht. Door de St. Elisabethsvloeden 1421-1424 zijn grote delen van de Grote Waard economisch onbruikbaar geworden en is dat veranderd in een zoetwatergetijdengebied met slikken en gorzen. Pas in de 17e eeuw is stapsgewijs weer begonnen met het inpolderen en in cultuur brengen van wat uiteindelijk het huidige Eiland van Dordrecht is geworden. Wielwijk ligt in de polder Wieldrecht die in 1659 werd ingepolderd en bedijkt. Lang is aangenomen dat bij de overstromingen van 1421-1424 de bestaande inrichting en bewoning, zoals onder andere de vele dorpen in de Grote Waard, in archeologische zin verloren zijn gegaan. Het is in de laatste jaren duidelijk geworden dat de verwoesting minder ernstig was dan werd aangenomen en dat de vele bij naam bekende dorpen met landerijen en akkers eerder 'verdrongen' en verlaten zijn. Na 1424 is de Grote Waard niet direct opnieuw ingepolderd en kreeg de rivier de Merwede vrij spel. Tot in de 17e eeuw heeft de rivier een variërend dik pakket zand en klei afgezet op het verdrongen laatmiddeleeuwse cultuurlandschap. Door dat pakket – het zogenoemde Merwedek – is

het landschap van vóór 1421-1424 afgedekt, beschermd en grotendeels goed bewaard gebleven. Maar daardoor is het nu ook onbekend waar belangrijke archeologische waarden zoals de verdronken dorpen zich bevinden.

Archeologische verwachting

Voor het plangebied Wielwijk geldt op basis van de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart 2009 een middelmatige archeologische verwachting vanwege de ligging in het door het Merwededek afgedekte middeleeuwse klei-op-veenlandschap (groen op de kaart), een komkleigebied tussen de rivieren. In dit komkleigebied worden sporen van ontginning, infrastructuur en landgebruik (landbouw en veeteelt) verwacht.

Archeologische resultaten

In of nabij het plangebied Wielwijk zijn 5 archeologische onderzoeken uitgevoerd. Dit waren 4 booronderzoeken en één proefsleuvenonderzoek op het Admiraalsplein. Verder zijn er 6 vindplaatsen of waarnemingen geregistreerd, waarover helaas geen aanvullende gegevens beschikbaar zijn.

Zowel uit de booronderzoeken als uit het proefsleuvenonderzoek is gebleken dat op die delen in én net buiten het plangebied het middeleeuwse landschap op een diepte van 1,5 tot 4 meter beneden maaiveld of NAP ligt.

5.1.3 Conclusie

Archeologie

Archeologisch onderzoek naar de resten van het verdronken en bedekte laatmiddeleeuwse landschap sluit aan bij twee nationale en provinciale onderzoeksthema's "de Middeleeuwse ontginning en bewoning van de veengebieden" en "het omgaan met water in het verleden". Vanwege het feit dat niet bekend is waar zich archeologisch interessante gebieden of objecten zich exact bevinden, dient bij alle ingrepen in de bodem van het plangebied zorg te worden besteed aan de potentieel aanwezige archeologische resten.

Voor aanvang van grondwerkzaamheden dient dan ook op kosten van de initiatiefnemer/veroorzaker 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 vindplaatsen aanwezig zijn, dient de initiatiefnemer zorg te dragen voor behoud door planaanpassing of door opgraven. Behoud in situ ofwel in de bodem zelf verdient daarbij de voorkeur. Bij vaststellen van archeologische waarden en het omgaan met behoudenswaardige waarden dient gewerkt te worden volgens een door de Gemeente Dordrecht op te stellen Programma van Eisen (PvE).

In het plangebied mag alleen worden gebouwd als uit onderzoek blijkt dat geen beschermingswaardige archeologische waarden aanwezig zijn of deze in voldoende mate zijn zeker gesteld. In het bestemmingsplan is hiervoor een regeling getroffen. Die regeling is gebaseerd op Hoofdstuk V Archeologische Monumentenzorg, Artikel 38a e.v., Monumentenwet 1988.

Deze regeling geldt niet voor:

- gelijke vervanging van bestaande bouwwerken
- bodemingrepen tot maximaal 100 cm beneden maaiveld
- heipalen tot een maximum van 5% van het daadwerkelijk te bebouwen gebied oppervlak.

In alle andere gevallen dient er voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning op kosten van de initiatiefnemer/veroorzaker eerst archeologisch onderzoek uitgevoerd en gerapporteerd te worden.

5.2 Bedrijven en milieuzonering

5.2.1 Regelgeving en beleid

In verband met de voorgenomen ontwikkeling dient rekening te worden gehouden met eventuele milieuhinder door omliggende bedrijven. Uitgangspunt daarbij is dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke functies wordt milieuzonering toegepast. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering (editie 2009). Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

5.2.2 Onderzoek

Direct buiten het plangebied van de Westervoeg liggen in de hoek M .H. Trompweg - Copernicusweg enkele bedrijven. Het gaat hierbij om bedrijven die volgens de bedrijvenlijst van de Omgevingsdienst Zuid-Holland-Zuid kunnen worden in gedeeld in de categorieën 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Voor dergelijke bedrijven geldt ten opzichte van woonbebouwing een richtafstand van 30 m.

De dichtstbijzijnde nieuw geprojecteerde (hoek)woning ligt op een afstand van 80 m.

In het Zeehavengebied (westzijde van de A16) is een Bevi-inrichting gevestigd voor het gebruik en de opslag van gevaarlijke stoffen bij het bedrijf Trans Terminal Dordrecht BV.

Uit een eind 2009 nieuw opgesteld veiligheidsrapport blijkt dat de PR 10-8 van de Bevi-inrichting zich niet meer uitstrekt tot over het plangebied Wielwijk.

5.2.3 Conclusie

Door de afstanden ten opzichte van woningbouw wordt voldaan aan de richtafstanden VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering.

Er kan dan ook worden geconcludeerd dat wordt voldaan aan de op dit gebied geldende regelgeving.

5.3 Bodemkwaliteit

5.3.1 Regelgeving en beleid

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in verband met de uitvoerbaarheid van een project rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Bodemkwaliteitskaart Dordrecht

Op basis van alle bij de gemeente Dordrecht geregistreerde bodemonderzoeken is in 2002 de Bodemkwaliteitskaart Dordrecht opgesteld. Deze is in 2007 geactualiseerd. Op deze kaart staat weergegeven wat de algemene bodemkwaliteit van de grond van een bepaalde zone in Dordrecht is. Hierbij wordt geen rekening gehouden met verontreinigingen veroorzaakt door lokale bronnen zoals bijvoorbeeld tankstations, wasserettes en andere verontreinigende activiteiten.

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 op de locatie zal bodemonderzoek moeten uitwijzen of de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik of dat saneringsmaatregelen noodzakelijk zijn.

5.3.2 Onderzoek

De resultaten van een historisch onderzoek naar bodemkwaliteit van Wielwijk zijn beschreven in een rapport van de Milieudienst Zuid Holland Zuid, d.d. 22 april 2010, nr. 2010012915/IHG.

In het rapport wordt ook aandacht besteed aan het deelgebied Westervoeg.

Op basis van de beschikbare gegevens kan worden geconcludeerd dat in de Reddersbuurt de algemene bodemkwaliteit schoon tot licht verontreinigd is. Er zijn geen bijzonderheden die extra aandacht vragen. In tegenstelling tot andere deelgebieden wordt voor dit deelgebied geen nader onderzoek aanbevolen.

5.3.3 Conclusie

Vanuit een oogpunt van bodemkwaliteit bestaat er geen bezwaar tegen de in dit bestemmingsplan opgenomen bestemmingen en bouwmogelijkheden.

5.4 Duurzaamheid

5.4.1 Regelgeving en beleid

Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4)

Met het Nationaal Milieubeleidsplan 4 uit juni 2001 wordt een nieuwe beleidscyclus gestart, met een over meerdere decennia vol te houden pad van transitie naar duurzaamheid.

De verschillende transities zijn ondergebracht in drie clusters:

- transitie naar duurzame energiehuishouding;
- transitie naar een duurzaam gebruik van biodiversiteit en hulpbronnen;
- transitie naar duurzame landbouw.

Het NMP 4 beoogt het permanente proces van verbetering te versterken door integrale oplossingen in ontwikkelen voor hier en nu, voor elders en later. De kwaliteit van de leefomgeving wordt bepaald door het aanbod van woningen, werkgelegenheid, winkels en andere voorzieningen in de omgeving of door de aanwezigheid van groen, natuur, ruimte en afwisseling van karakteristieke gebieden. Ook blijkt de waardering van het stedelijk gebied steeds meer gekoppeld te worden aan de waardering van het landelijk gebied en omgekeerd. Het milieubeleid draagt echter ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Milieu en ruimtelijke ordening raken steeds meer verweven. Milieubeleid en ruimtelijk beleid moeten elkaar dan ook versterken.

Het uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid voor het definiëren en realiseren van milieukwaliteit en de uitvoering van het beleid op het meest passende bestuursniveau komt te liggen.

Maatschappelijk Duurzaam Ontwerpen

Maatschappelijk Duurzaam Ontwerpen beoogt de kwaliteit van een gebouw met de omgeving te verbeteren wat betreft toegankelijkheid, bruikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. Een goed toegankelijk, veilig, gebruikersvriendelijk en duurzaam gebouw is in ieders belang.

De gemeente verwacht van projectontwikkelaars en architecten dat zij zich houden aan het gemeentelijke beleid en nieuwbouwwoningen laten voldoen aan de Gemeentelijke prestatierichtlijn.

Utiliteitsbouw moet voldoen aan het Handboek van Toegankelijkheid en de Gemeentelijke prestatierichtlijn.

5.4.2 Onderzoek

De komende jaren wordt in Dordrecht een restwarmtenetwerk aangelegd dat gebruik maakt van restwarmte van de afvalverbranding van HVC. Woonbron heeft als uitgangspunt om de nieuwbouwwoningen op dit netwerk aan te sluiten. Hier dient bij het doortrekken van het tracé naar Wielwijk rekening mee te worden gehouden. In de openbare ruimte dient ruimte te worden gerealiseerd voor de buizen. Uitgangspunt is om de aanleg van het netwerk zoveel mogelijk te combineren met de herinrichting van de openbare ruimte.

5.4.3 Conclusie

Er is bij nieuwe ontwikkelingen, zoals in dit bestemmingsplan voorgestaan, aandacht voor het aspect duurzaamheid. Naast de toetsing van de aanvraag om omgevingsvergunning aan de relevante regelgeving, zal in dit plan de toepassing van restwarmte en rol kunnen spelen en dient daarmee met de herinrichting van de openbare ruimte rekening te worden gehouden.

5.5 Externe veiligheid

5.5.1 Regelgeving en beleid

Toetsingskader Externe Veiligheid

Onderdeel van de ruimtelijke opgave is dat er bijzondere aandacht wordt besteed aan onder meer de externe veiligheidsaspecten. Conform het in Dordrecht vastgestelde Toetsingskader Externe Veiligheid wordt in deze paragraaf aandacht besteed aan plaatsgebonden risico, groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten. Voor dat bij resteffecten conclusies worden getrokken wordt nog ingegaan op de door de provincie voorgeschreven CHAMP-benadering.

Bij Externe Veiligheid gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven.

Binnen de EV worden twee normstellingen gehanteerd:

- * Het Plaatsgebonden Risico (PR) richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor burgers.
- * Het Groepsrisico (GR) stelt beperkingen aan de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

* Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlidensrisico op een bepaalde plaats. Bij plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een transportroute overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op deze transportroute, er van uitgaande dat die persoon onbeschermd en permanent op deze 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 plaatsgebonden risico is door de rijksoverheid voor nieuwe situaties een grenswaarde vastgesteld van 10-6/jaar.

* Groepsrisico

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 waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergegeven, 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 ten minste 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.

* *Basisnet-Weg*

Met Basisnet Weg (eindrapportage december 2009) is een duurzaam evenwicht gecreëerd tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en externe veiligheid. Het vervoer van gevaarlijke stoffen blijft mogelijk, maar er worden

grenzen gesteld aan de risico's. Ruimtelijke ontwikkeling langs infrastructuur moet verantwoord plaatsvinden.

Bij Basisnet Weg gaat het er om een toekomstvaste balans te vinden tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen op het hoofdwegennet, de ruimtelijke ontwikkelingen daar omheen en de veiligheid van de burgers. Daartoe is om te beginnen een inventarisatie van het huidige vervoer en van de huidige bebouwing gemaakt.

Voor nieuwe kwetsbare objecten is de norm voor het plaatsgebonden risico van 10⁻⁶ per jaar een grenswaarde en voor nieuwe beperkt kwetsbare objecten is deze norm een richtwaarde.

De norm voor het groepsrisico is een oriëntatiewaarde. Bij overschrijdingen van de norm voor het plaatsgebonden risico wordt gesproken over knelpunten en bij overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt gesproken van aandachtspunten. De volgende stap in het ontwerpproces van Basisnet Weg was het oplossen van de PRknelpunten en de GR-aandachtspunten. Voor het oplossen van PR-knelpunten is de focus vooral gericht op kwetsbare objecten, omdat hiervoor een grenswaarde geldt. Verder is bij het oplossen van knel- en aandachtspunten vooral gezocht naar maatregelen die geen afbreuk doen aan de vervoerscapaciteit, zoals veiliger infrastructuur, lokale routing, verscherpte handhaving, sanering van objecten, reductie bouwvolumes of grotere afstand tot de infrastructuur.

Voor de bebouwing binnen 200 meter moeten gemeenten rekening houden met het groepsrisico. Dat betekent dat gemeenten bij plannen voor dichte bebouwing langs hoofdwegen moeten kijken naar mogelijkheden om het GR te beperken en naar lokale veiligheidsaspecten zoals de mogelijkheden voor de hulpverlening en de zelfredzaamheid, blusvoorzieningen en vluchtwegen voor de bewoners of gebruikers van de gebouwen. Via het Basisnet Weg worden voorzieningen getroffen om te voorkomen dat het groepsrisico door het groeiende vervoer te hoog wordt. Hiervoor is eveneens een risicoplafond vastgesteld, gekoppeld aan de hoeveelheid brandbaar gas.

Tenslotte moeten gemeenten langs bepaalde wegen rekening gaan houden met de effecten van een ongeluk met zeer brandbare vloeistoffen. Bij een ongeval met een tankwagen met zeer brandbare vloeistoffen kan die uitstromen en in brand raken (plasbrand). Dat kan in een zone van 30 meter langs de weg tot slachtoffers leiden. De zone van 30 meter langs wegen waar veel zeer brandbare vloeistoffen vervoerd worden is daarom aangeduid als Plasbrand Aandacht Gebied (PAG). De gemeente moet bij ruimtelijke ontwikkelingen in die gebieden verantwoorden waarom op deze locatie wordt gebouwd. Bouwen binnen een PAG wordt dus een afweging die door de gemeente wordt gemaakt op basis van de lokale situatie. Naast de risicobenadering (veiligheidszone en GR) beoogt dit nieuwe effectbeleid extra veiligheid.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is sinds 27 oktober 2004 van kracht. Het besluit verplicht gemeenten risicovolle situaties van inrichtingen ten opzichte van kwetsbare bestemmingen binnen 3 jaar te saneren als het plaatsgebonden risico hoger is dan 10⁻⁶ voor 2010. Voor wat betreft het groepsrisico is de verantwoordingsplicht wettelijk geregeld.

Krachtens het Bevi moeten alle besluiten in het kader van de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening integrale aspecten van externe veiligheid afwegen.

5.5.2 Onderzoek

In het door de Milieudienst Zuid-Holland-Zuid opgestelde integraal Milieuoadvies voor geheel Wielwijk (rapport d.d. 7 december 2010) is ook onderzoek gedaan naar Externe Veiligheid.

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op de risico's van het vervoer, opslag en gebruik van gevaarlijke stoffen. Doel is voor burgers een acceptabel veiligheidsniveau te

waarborgen (dus geen nulrisico). Het risico wordt hierbij bepaald door de kans op en het effect van een incident met gevaarlijke stoffen.

De volgende risicobronnen laten op grond van de aard en omvang van het vervoer of de opslag van gevaarlijke stoffen mogelijk hun invloed gelden tot in het plangebied Wielwijk:

- het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A16;
- het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N3;
- het vervoer van gevaarlijke stoffen door een hogedrukaardgasleiding;
- het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Breda – Rotterdam;
- het gebruik en de opslag van gevaarlijke stoffen bij het bedrijf Trans Terminal Dordrecht BV.

Voor het nu aan de orde zijnde plangebied Westervoeg gaat het om de invloed van de A16 en de Bevi-inrichting. De overige bronnen liggen op grote afstand van Westervoeg en zijn daardoor niet aan de orde.

Het plangebied grenst aan de A16 en ligt daarmee binnen de 200 m van deze transportroute. Op basis van huidige omgevingssituatie wordt ingeschat dat bij het bovengenoemde vervoer van gevaarlijke stoffen ter hoogte van het plangebied rekening gehouden kan worden met een groepsrisico van minder dan 0,1 maal de oriënterende waarde. De thans voorziene planontwikkeling zal hierin geen wijziging brengen. De planontwikkeling leidt tot enige vermindering van (kwetsbare) bebouwing en populatie in geheel Wielwijk (van 1060 woningen naar ca. 860 woningen), ook in de 200 meterzone langs de A16.

In dit gedeelte van rijksweg A16 (= wegvak Z57, tussen de afritten 20 en 21) is sprake van een veiligheidszone van 22 m. Het plasbrandaandachtsgebied, waarbinnen slechts gemotiveerd nieuwe kwetsbare objecten mogen worden geprojecteerd, ligt voor de A16 op 30 meter van de rand van de weg.

De in het plangebied geprojecteerde bebouwing ligt op een afstand van 80 m.

De contour van het plaatsgebonden risico ligt buiten het plangebied. Een berekening voor het Groepsrisico is op grond van het bepaalde voor wegvak Z57 in de Eindrapportage Basisnet Weg niet noodzakelijk. Afhankelijk van de randvoorwaarden in het BTEV wordt wel een berekening gedaan.

Aan de Veiligheidsregio is advies gevraagd over zelfredzaamheid en beheersbaarheid. Zodra dat advies is ontvangen zal het in een bijlage aan deze toelichting worden toegevoegd.

Uit een eind 2009 nieuw opgesteld veiligheidsrapport blijkt dat de PR 10-8 van de Bevi-inrichting zich niet meer uitstrekt tot over het plangebied Wielwijk. Daarmee vormt het bedrijf op het aspect externe veiligheid geen aandachtspunt meer voor het plangebied.

5.5.3 Conclusie

Alleen op het gebied van vervoer via de A16 is er sprake van invloed voor het plangebied. De beoordelingszone groepsrisico is in de verbeelding aangeduid en in de planregels is daarover het volgende opgenomen;

1. de vestiging van functies voor beperkt zelfredzame personen is niet toegestaan)*

)* lagere scholen, kinderdagverblijven, bejaardenhuizen, ziekenhuizen

5.6 Natuur

5.6.1 Regelgeving en beleid

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet waarborgt de bescherming van veel in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld mogen worden (algemene verbodsbepalingen artikel 8 t/m 12). Verder is het niet toegestaan om hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren. De Flora- en faunawet heeft dan ook belangrijke consequenties voor ruimtelijke ingrepen. Naast de wettelijke verbodsbepalingen is er altijd sprake van een algemene zorgplicht (artikel 2). Iedereen dient voldoende zorg in acht te nemen voor dieren, planten en hun leefomgeving. Dit houdt onder andere in dat handelingen worden nagelaten die negatieve gevolgen hebben voor soorten of dat maatregelen worden genomen om negatieve gevolgen te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk ontheffing van de Flora- en faunawet te krijgen. Artikel 75 biedt de mogelijkheid om ontheffing aan te vragen van overtreding van de verboden uit de artikelen 8 tot en met 18. Ontheffingen worden verleend door de Minister van Economische zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) voorheen het Ministerie van LNV. Met ingang van de WABO per 1 oktober 2010 is de Flora en faunawet "aangehaakt" bij de WABO-procedure. In plaats van een ontheffing Ff-wet wordt er dan een zogenaamde "verklaring van geen bedenkingen" (VVGB) afgegeven. Het afgeven van een VVGB vormt dan een onderdeel van de omgevingsvergunning. Het is echter nog steeds mogelijk om een aparte ontheffing aan te vragen bij het Ministerie van ELI, met als voordeel dat de doorlooptijd van de procedure korter kan zijn. Ontheffingen worden alleen verleend als aan bepaalde voorwaarden van zorgvuldigheid is voldaan. In de Flora- en faunawet zijn onder artikel 75 drie tabellen met soorten opgenomen waarvan het beschermingsregime verschilt. Dit hangt samen met de zeldzaamheid en kwetsbaarheid van de betreffende soorten. De voorgenomen werkzaamheden vallen onder het begrip "ruimtelijke ontwikkelingen".

Natuurbeschermingswet 1998/Natura 2000-gebied

De Natuurbeschermingswet ziet toe op de bescherming van specifiek aangewezen gebieden ten behoeve van specifieke instandhoudingsdoelen die worden vastgelegd in de aanwijzingsbesluiten van deze "Natura-2000" gebieden. De instandhoudingsdoelstellingen zijn verder uitgewerkt in o.a. het Natura 2000 doelendocument (Ministerie van LNV 2007) en ontwerpaanwijzingsbesluiten. Krachtens Artikel 10a tweede lid Nb-wet dienen de instandhoudingsdoelstellingen te worden gewaarborgd van de leefgebieden van soorten en habitats die genoemd zijn in het aanwijzingsbesluit. Het gaat daarbij om het behoud van leefgebied voor soorten en habitats die op Europese schaal bedreigd zijn. Per 1 oktober 2005 is een Nb-wet vergunning verplicht voor alle nieuwe projecten en handelingen die, gelet op de instandhoudingsdoelen:

- de kwaliteit van de natuurlijke habitats van soorten in het gebied kunnen verslechteren
- een verstorend effect kunnen hebben voor de soorten waarvoor het gebied is aangewezen
- de natuurlijke kenmerken van het gebied kunnen aantasten.

Daarnaast is er voor elk nieuw plan een goedkeuringsbesluit nodig (art. 19) indien door dat plan, gelet op de instandhoudingsdoelen:

- de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in het gebied kunnen verslechteren
- een verstorend effect kan optreden op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen.

De vergunningen worden verleend door de provincies (GS) of door de minister van LNV. Zij mogen slechts vergunning verlenen dan wel goedkeuring verlenen aan een plan als

zij zich hebben verzekerd dat het project afzonderlijk of in combinatie met andere projecten of handelingen geen significante effecten heeft op de natuurlijke kenmerken van het gebied. In alle gevallen waarin significante effecten zouden kunnen optreden moet de initiatiefnemer vooraf een passende beoordeling van de gevolgen opstellen, die door GS in haar besluitvorming moet worden betrokken. Deze regels zijn ook van toepassing indien de ingreep niet direct in het Natura-2000 gebied plaatsvindt, maar wel een effect daarop kan hebben.

Daarnaast zal Nederland in de komende jaren voor alle gebieden die samen het Natura 2000-netwerk vormen, beheerplannen opstellen. Deze beheerplannen maken duidelijk welke activiteiten wel en niet mogelijk zijn in en om Natura 2000-gebieden. Alle ontwikkelingen in of nabij het Natura 2000-gebied dienen vooraf getoetst te worden op hun gevolgen voor de te beschermen soorten en habitats. Deze status verplicht het gemeentebestuur er toe om bij de voorbereiding van een bestemmingsplan na te gaan of het plan tot aantasting van leefgebieden kan leiden.

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

Nieuwe plannen, projecten of handelingen binnen en in de nabijheid van natuurgebieden in de EHS die significante negatieve gevolgen kunnen hebben voor de natuur zijn niet toegestaan, tenzij er geen reële alternatieven beschikbaar zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang.

Natuurgebieden en de groene verbindingen (zoals ecologische verbindingzones) daartussen dienen gevrijwaard te worden van bebouwing en andere ingrepen die niet passen binnen de functie van de gebieden. Nieuwe bebouwing en andere ingrepen die niet passen binnen de ontwikkeling van de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur zijn uitgesloten. In natuurontwikkelingsgebieden moeten de ontwikkelingsmogelijkheden voor natuurwaarden worden veiliggesteld. Onomkeerbare en/of ongewenste ontwikkelingen moeten worden tegengegaan.

Indien om zwaarwegende redenen aantasting van natuur- en landschapswaarden onontkoombaar is en alternatieve oplossingen ter plaatse niet voorhanden zijn, dient compensatie plaats te vinden.

Compensatie dient plaats te vinden in de gebieden benoemd in de regeling met betrekking tot het provinciaal compensatiebeginsel.

De provinciale EHS wordt gevormd door bestaande en geplande natuurgebieden, waardevolle weidevogelgebieden en groene verbindingen.

Beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur 2008-2013

In het Beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur 2008-2013 is ingegaan op de vraag welke natuur in en rond de stad aanwezig is en wat er gedaan moet worden om deze natuur voor de lange termijn veilig te stellen. De ontwikkeling van een stedelijke ecologische structuur, een samenhangend netwerk van bron- en leefgebieden voor flora en fauna aansluitend op de natuur in het buitengebied, staat daarin centraal.

Hoofddoelstelling daarbij is behoud en ontwikkeling van biodiversiteit. Het bovengenoemde netwerk is opgebouwd uit drie deelstructuren: een bosstructuur, een hooilandstructuur en een waterstructuur.

5.6.2 Onderzoek

Het dichtstbijzijnde Natuurbeschermingswetgebied (onderdeel van Natura 2000) is de Dordtse Biesbosch en dat ligt op ruime afstand van het plangebied. Vanwege de grote afstand zal de ontwikkeling van het onderhavige bestemmingsplan geen gevolgen hebben voor Natura 2000.

Het onderhavige plangebied maakt geen deel uit van de provinciale EHS.

In de SES staat langs de A16 een groen lint aangegeven waarvoor als karakteristiek wordt genoemd een deel gevarieerde vegetatiestructuur, o.a. met ruige, kruiden en grassen.

De nieuwe (groene) opzet ter plaatse van de M.H. Trompweg wordt genoemd als een nieuw groen stadslint.

Door het Natuur-Wetenschappelijk Centrum Dordrecht is in 2010 onderzoek verricht naar de deelgebieden Reddersbuurt en Westervoeg. Uit de deelrapportage d.d. februari 2010 blijkt dat er extra onderzoek dient te worden gedaan naar de verblijfplaats van vleermuizen en de Huismus.

In het plandeel Westervoeg is sprake van een braakliggend terrein. Bebouwing is gesloopt en groenvoorzieningen zijn verwijderd. Om die reden is voor dit plandeel van verder onderzoek afgezien.

5.6.3 Conclusie

Vanuit een oogpunt van "Natuur" bestaat geen bezwaar tegen dit bestemmingsplan.

5.7 Geluid

5.7.1 Regelgeving en beleid

Wegverkeerslawaai

Volgens de Wet geluidhinder zijn alle wegen gezoneerd, met uitzondering van 30 km/uur gebieden en woonerven.

Op 1 januari 2007 is er een nieuwe Wet geluidhinder van kracht geworden. Met de nieuwe wet wordt voortaan de geluidsbelasting als daggemiddelde (Lden) weergegeven. Getalsmatig heeft dit tot gevolg dat de voorkeursgrenswaarde van 50 db(A) wegverkeerslawaai veranderd is in 48 dB. Ook de maximale ontheffingswaarde is daarmee veranderd: van 65db(A) is deze veranderd in 63 dB.

Industrielawaai

De Wet geluidhinder verplicht om industrieterreinen waarop lawaaiveroorzakende bedrijven zijn of kunnen worden gevestigd te zoneren. Bij de zonering worden primair de grenzen vastgelegd van het gebied waarbinnen de lawaaimakende bedrijven gevestigd mogen zijn. Vervolgens wordt ten behoeve van het gezoneerde industrieterrein de zonegrens bepaald en vastgesteld. Het gebied binnen de zonegrens vormt het aandachtsgebied. De binnen het aandachtsgebied geldende wettelijke voorkeursgrenswaarde, dan wel de binnen de zone vastgestelde hogere waarden zijn bepalend voor de toelaatbaarheid van geluidproducerende activiteiten. Buiten de geluidszone mag de geluidsbelasting als gevolg van de bedrijven op het gezoneerde industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen. Het plangebied valt binnen de geluidszone van een gezoneerd industrieterrein Dordt West/Groote Lindt.

spoorweglawaai

De geluidsbelasting ten gevolge van railverkeer mag niet meer bedragen dan 55 dB. In een aantal situaties kunnen hogere waarden worden vastgesteld tot maximaal 68 dB. Aan de oostzijde van het plangebied ligt de spoorlijn Dordrecht- Breda, maar deze ligt op ruime afstand van het nu aan de orde zijnde plangebied Westervoeg.

Beleid hogere waarden

Op 11 december 2007 zijn door burgemeester en wethouder van Dordrecht de 'Beleidsregels hogere grenswaarden Wet geluidhinder' vastgesteld. Daarin is beschreven in welke situaties en onder welke voorwaarden hogere waarden kunnen worden verleend. Voor de verlening van hogere waarden dient er sprake te zijn van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Hiervoor zijn onder meer de volgende randvoorwaarden gesteld:

- woningen dienen in principe een geluidsluwe zijde te krijgen. Hierbij is een geluidsluwe zijde, een zijde waarvan de geluidsbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde.
- een buitenruimte bij een woning is in principe niet gelegen aan de hoogste belaste zijde.
- het geluidsniveau in de buitenruimte van de woningen mag (indien gelegen aan de bronzijde) niet meer dan 5 dB hoger zijn dan de geluidsbelasting op de als geluidsluw aangemerkte gevel.
- elke woning bevat in beginsel één slaapkamer die niet aan de hoogste geluidsbelaste zijde is gesitueerd. Bij voorkeur wordt de helft van de geluidsgevoelige ruimten samen niet aan de hoogste geluidsbelaste zijde gesitueerd.

5.7.2 Onderzoek

Wegverkeers- en spoorweglawaai

Door de Milieudienst Zuid-Holland-Zuid is akoestisch onderzoek verricht naar de effecten van wegverkeers-, spoorweg- en industrielawaai voor geheel Wielwijk. In het rapport VL.094.adh.R01 d.d. 27 januari 2009 zijn de uitkomsten beschreven.

In de periode april 2010 /februari 2011 is de aansluiting van de om te leggen MH Trompweg op de ring rond het Admiraalsplein, "verkeerscirculatie Hoofdinfra Wielwijk", opnieuw bestudeerd. Uit deze studie is geconcludeerd dat, om diverse redenen, de aansluiting via de Van Spilbergenstraat het meest voor de hand liggend is. Wel dienen op wegvakniveau een aantal wijzigingen ingevoerd te worden om doorgaand verkeer zoveel mogelijk te weren.

De aanvankelijk bedachte éénrichtingscirculatie rond het plein is vervangen door 50 km/h met een bussluis waardoor in de MH Trompweg een "knip" voor doorgaand verkeer ontstaat.

Dit verkeersmodel is in het aanvullend rapport van HK Consultants d.d.14 maart 2011 gehanteerd voor herberekening van de gevelbelasting op de woningen Van Spilbergenstraat en Admiraalsweg. Voor deze straten kan daarom het aanvullend rapport gehanteerd worden. Voor de overige delen van Wielwijk zal te zijner tijd het akoestisch onderzoek uit 2009 met deze aanpassing van het wegbeloop en intensiteiten opnieuw tegen het licht gehouden moeten worden.

Wegverkeerslawaai:

In het onderzoek zijn de geluidsbelastingen bepaald bij de nieuw te realiseren woningen en bestaande woningen. De beoordeling van de geluidsbelasting bij de bestaande woningen is met name van belang voor de beoordeling van de geluidsbelasting ten gevolge van de nieuwe westelijke ontsluitingsweg (=Van Spilbergenstraat en Admiraal de Ruyterweg).

Hierna worden de geluidsbelastingen behandeld ten gevolge van Rijksweg 16, de nieuwe ontsluitingsweg [=Van Spilbergenstraat + Admiraal de Ruyterweg], Mijlweg. In het akoestisch onderzoek is ook aandacht besteed aan de M.H. Trompweg en Van Kinsbergenstraat, maar omdat deze niet direct van invloed zijn voor de nieuwe woningen aan de Cornelis Evertsenstraat zijn deze in deze toelichting buiten beschouwing gelaten.

Geluidsbelasting 2021 ten gevolge van Rijksweg 16

Uit het onderzoek volgt dat de geluidsbelasting (met aftrek van 2 dB ex artikel 110g Wet geluidhinder) ten gevolge van Rijksweg 16 bij de nieuwe woningen maximaal 59 dB bedraagt. Dit betekent dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De ten hoogste toelaatbare waarde van 63 dB voor vervangende nieuwbouw binnen de bebouwde kom wordt niet overschreden.

De maximale geluidsbelasting van 59 dB treedt op ter plaatse van de (vervangende) nieuwbouw aan de Cornelis Evertsenstraat ten zuiden van de Witte de Withstraat. Bij de overige (vervangende) nieuwbouw aan de Cornelis Evertsenstraat blijft de geluidsbelasting beperkt tot maximaal 52 dB.

Omdat Rijksweg 16 reeds is voor zien van geluidsarm asfalt (zeer open asfaltbeton) en ter plaatse een geluidscherm aanwezig is in de vorm van een overhuiving ontbreken mogelijkheden om de geluidsbelasting te verlagen. Voor het realiseren van de nieuwbouw dient door burgemeester en wethouder een hogere waarde voor de geluidsbelasting te worden vastgesteld.

Geluidsbelasting 2021 ten gevolge van Mijlweg

Uit het onderzoek volgt dat de geluidsbelasting (met aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wet geluidhinder) ten gevolge van de Mijlweg bij de nieuwe woningen maximaal 38 dB bedraagt. Dit betekent dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden.

Geluidsbelasting 2021 t.g.v. Van Spilbergenstraat-Admiraal de Ruyterweg

Voor deze route zijn verschillende varianten onderzocht, die zijn beschreven in het akoestisch rapport.

De resultaten zijn samengevat in onderstaande tabel.

Straat / Situatie	Basisvariant (elementen)	Variant 1 (DAB)	Variant 2 (DDA)	Variant 3 (DDA+DAB)	Variant 4 (DDB)	Variant 5 (DDB+DAB)	Max waarde Wgh
Van Spilbergenstraat 2-12	64 dB	60 dB	57 dB	57-58 dB	56 dB	56-57 dB	63
C. Evertsenstraat 58-68	48-60 dB	45-56 dB	41-53 dB	42-55 dB	40-51 dB	41-54 dB	63
Kortenaerstraat 1-11	48-60 dB	44-56 dB	41-52 dB	43-55 dB	40-51 dB	42-54 dB	63
Zoutmanstraat 1-125	46-63 dB	42-59 dB	38-56 dB	41-57 dB	37-54 dB	41-57 dB	63
Zoutmanstraat 2-48	46-63 dB	42-59 dB	39-56 dB	39-57 dB	38-54 dB	38-56 dB	63
M.H. Trompweg 1-47	44-62 dB	40-59 dB	39-56 dB	39-56 dB	38-55 dB	38-55 dB	63
Nieuwbouw M.H. Trompweg	38-63 dB	34-59 dB	34-57 dB	34-57 dB	34-56 dB	34-56 dB	58
Nieuwbouw C. Evertsenstraat	51-63 dB	51-59 dB	47-56 dB	47-59 dB	46-55 dB	46-58 dB	58

basis: met bestaande klinkerverharding

variant 1: met dichtasfaltbeton

variant 2: met dunne deklaag type A

variant 3: als variant 2, maar met dichtasfaltbeton in bochten en op kruisingen

variant 4: met dunne deklaag type B

variant 5: als variant 4, maar met dichtasfaltbeton in bochten en op kruisingen.

In de tabel zijn (per variant) de geluidsbelastingen waar sprake is van een overschrijding van de ten hoogste toelaatbare waarde op grond van de Wet geluidhinder cursief aangegeven.

Geluidsreducerende en geluidsbeperkende maatregelen

Om de overschrijding van de ten hoogste toelaatbare waarde bij de bestaande en nieuwe woningen weg te nemen is het noodzakelijk om op de Van Spilbergenstraat/Admiraal de Ruyterweg minimaal een dunne deklaag type A toe te passen op het gehele wegvak (variant 2). Indien in de bochten en op de kruisingsvlakken dichtasfaltbeton wordt toegepast dient een dunne deklaag type B te worden toegepast (variant 5).

Uit het onderzoek volgt dat de aanleg van een dunne deklaag type A op de Van Spilbergenstraat een geluidsreductie oplevert van maximaal 7,0 dB ten opzichte van de bestaande elementenverharding (klinkers). De geluidsreductie van een dunne deklaag type B bedraagt in vergelijking tot de bestaande elementenverharding (klinkers) maximaal 8,1 dB. In het onderzoek is per variant aangegeven voor welke toetspunten er een overschrijding optreedt van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Het realiseren van een geluidsscherm is ter plaatse niet mogelijk. Voor het realiseren van de nieuwbouw dient door burgemeester en wethouder een hogere waarde voor de geluidsbelasting te worden vastgesteld.

Geluidsbelasting 2021 ten gevolge van Copernicusweg

Uit het onderzoek volgt dat de geluidsbelasting (met aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wet geluidhinder) ten gevolge van de Copernicusweg bij de nieuwe woningen maximaal 43

dB bedraagt. Dit betekent dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden.

Geluidsbelasting 2021 ten gevolge van alle wegen samen

Voor de toetsing aan het Beleid Hogere Grenswaarden - Wet geluidhinder van de gemeente Dordrecht en de binnenwaarden die als ten hoogste toelaatbaar worden aangemerkt op grond van de Wet geluidhinder en het Bouwbesluit. In verband hiermee zijn in bijlage 7.1 en 7.2 van het akoestisch rapport de gecumuleerde geluidsbelastingen opgenomen inclusief een aftrek van 2/5 dB en 0 dB ex artikel 110g Wet geluidhinder.

Conclusies

Uit het onderzoek volgt dat het noodzakelijk is een hogere toelaatbare geluidsbelasting vast te stellen voor de bestaande en/of nieuwe woningen ten gevolge van Rijksweg 16, M.H. Trompweg, Van Spilbergenstraat/Admiraal de Ruyterweg.

N.B.

Om de overschrijdingen van de ten hoogste toelaatbare waarde bij de bestaande en nieuwe woningen weg te nemen is op de Van Spilbergenstraat/Admiraal de Ruyterweg gekozen voor de toepassing van een dunne deklaag type B (zie variant 4 in de opgenomen tabel). Er dienen derhalve hogere waarden te worden vastgesteld tot de daar genoemde waarden.

spoorweglawaai:

Het plangebied van deze 3e herziening ligt op een zodanige afstand van het spoor dat de voorkeursgrenswaarde van 55 dB niet wordt overschreden.

Industrielawaai:

Het onderhavige plangebied ligt binnen de geluidzone van het industrieterrein Dordt West/Groote Lindt. Uit onderzoek blijkt bij een gering aantal woningen een gevelbelasting van 56 dB(A). Aangezien er sprake is van vervangende nieuwbouw is de maximale hogere grenswaarde 60 dB(A).

5.7.3 Conclusie

Het is noodzakelijk een procedure tot vaststelling van hogere waarden te volgen voor uitvoering van dit plan. De procedure wordt afzonderlijk doorlopen.

5.8 Groen

5.8.1 Regelgeving en beleid

In de Structuurvisie Groene Ruimte, het Boomstructuurplan, Nota Parken, de Nota Kleurrijk Groen zijn uitgangspunten voor de groenvoorzieningen opgenomen.

De bomenstructuur op het Eiland van Dordrecht valt grotendeels samen met de belangrijke structurelementen, zoals het patroon van dijken, wegen, water en bebouwing. Bomen vullen deze structurelementen in ruimtelijk, maar ook functioneel opzicht aan.

Parken zijn de kern van het openbaar groen en vaak ook het openbaar gebied. De parken hebben een belangrijke recreatieve en ecologische functie. Een goed beheer van de parken is dan ook van groot belang.

5.8.2 Onderzoek

Het plangebied Westervoeg heeft in het noordelijk deel een groenstructuur die gehandhaafd blijft.

In de nieuwe situatie zullen grote hoeveelheden groen en water worden aangelegd.

5.8.3 Conclusie

Het bestaande groen en water aan de randen wordt overeenkomstig de huidige situatie bestemd. Voorts maakt de bestemming 'Verkeer' de aanleg van groen en water mogelijk.

5.9 Luchtkwaliteit

5.9.1 Regelgeving en beleid

Wet luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit van 15 november 2007 vervangt het Besluit luchtkwaliteit van november 2005. De wet is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om: Negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken; Mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In de wet zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide en stikstofdioxiden, zwevende deeltjes, lood, koolmonoxide en benzeen. Van deze grenswaarden mag niet worden afgeweken.

Met deze Wet is tevens ingezet op het opstellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (afgekort NSL).

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Een belangrijk element in de Wet milieubeheer is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen dit programma werken het Rijk, de Provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. Per 1 augustus 2009 is het NSL officieel in werking getreden. Het doel van het NSL is dat in Nederland vanaf 2011 aan de normen voor PM10 en vanaf 2015 aan de normen voor NO2 voldaan wordt. In het kader van het NSL is een nieuw begrip geïntroduceerd, namelijk het begrip "niet in betekenende mate". In de volgende paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

Op basis van de Wet milieubeheer en het NSL kan gesteld worden dat een project/plan doorgang kan vinden wanneer:

- het project of plan "niet in betekenende mate" bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden;
- er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of een gelijkblijvende concentratie van de betreffende stof;
- er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk;
- het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Gemeentelijke uitgangspunten

De ligging van Wielwijk, nabij A16 en Zeehaven en in het stedelijke netwerk van verkeerswegen zorgt voor overlast op het gebied van geluidskwaliteit (industrielawaai en verkeerslawaai) en luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijnstof). Om te kunnen voldoen aan de normen van het besluit Luchtkwaliteit hanteert de gemeente bij herstructurering de volgende uitgangspunten:

- geen nieuwbouw binnen de eerste 80 m uit het hart van de A16
- tussen 80 en 160 m verdunnen en/of aangepast bouwen; geen nieuwe voorzieningen voor kwetsbare groepen of voor luchtverontreiniging gevoelige activiteiten (scholen, voorzieningen voor bejaarden, sportaccommodaties)
- geen beperkingen verder dan 160 m uit het hart van de A16
- een ruim profiel voor de hoofdontsluitingsstructuur van de wijk ten behoeve van fijnstof

een minimalisatie van het aantal doorgaande routes door de wijk.

Besluit gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het Besluit "gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)" (Stb. 14, 2009) in werking getreden. In dit Besluit zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof en stikstofdioxide, zoals kinderen, zieken en ouderen. In het Besluit zijn de volgende 'gevoelige bestemmingen' aangemerkt:

- basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen;
- kinderopvang;
- verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

Woningen zijn niet als gevoelige bestemming aangemerkt.

5.9.2 Onderzoek

Een project of plan kan doorgang vinden wanneer het "niet in betekende mate" bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. In voorschrift 3A2 in bijlage 3A van de Regeling NIBM is bepaald wanneer sprake is van "niet in betekende mate":

voor woningbouwplannen:

- indien het plan niet meer omvat dan 1500 woningen met één ontsluitingsweg
- indien het plan niet meer omvat dan 3000 woningen met twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling over beide wegen

voor kantoorlocaties:

- indien het plan niet meer omvat dan 100.000 m2 kantoren met één ontsluitingsweg
- indien het plan niet meer omvat dan 200.000 m2 kantoren met twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling over beide wegen

De ontwikkeling van het plandeel Westervoeg voldoet aan de definitie "niet in betekende mate". Voorts wordt voldaan aan de gemeentelijke uitgangspunten.

5.9.3 Conclusie

De uitvoering van dit bestemmingsplan leidt niet tot problemen op het gebied van luchtkwaliteit.

5.10 Verkeer en vervoer

5.10.1 Regelgeving en beleid

Mobiliteitsplan Dordrecht

Op 6 september 2005 heeft de gemeenteraad het beleidsvoornemen van het Mobiliteitsplan Dordrecht vastgesteld. Het Mobiliteitsplan Dordrecht 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.

Op stadsniveau is een stelsel van hoofdwegen en secundaire wegen vastgesteld, waarbij gemotoriseerd verkeer zo vlot mogelijk naar wegen van een hogere orde afgewikkeld dient te worden.

Het netwerk van fietsroutes en (hoogwaardig) openbaar vervoer is gericht op de radialen. In de nota 'Dordt Fietst Door' uit 2008 is het fietsnetwerk verder uitgewerkt. Het lijnennet van het openbaar vervoer geeft weinig aanleiding tot wijzigingen. Wel is er aandacht nodig voor de doorstroming van het openbaar vervoer, wat ten koste kan gaan van de doorstroming van het autoverkeer. Het openbaar vervoer kan alleen voorrang krijgen boven het autoverkeer op de HOV-D route.

5.10.2 Onderzoek

verkeersroute

In de stedenbouwkundige visie is een nieuwe verkeersstructuur voor Wielwijk vastgesteld. De wijkontsluiting wordt verlegd naar de Admiraal de Ruyterweg en loopt via de Van Spilbergenstraat en Van Kinsbergenstraat langs de oostzijde van het Admiraalsplein en sluit in het noorden aan op de Karel Doormanweg. De westzijde van het Admiraalsplein (Van Heemskerckstraat en M.H.Trompweg) blijft toegankelijk voor bestemmingsverkeer maar is niet meer toegankelijk voor doorgaand verkeer, met uitzondering van de lijnbus. Hiertoe wordt een busluis geplaatst net ten zuiden van de bevoorradingzone op het Admiraalsplein. De nieuwe busroute loopt verder parallel aan de nieuwe ontsluitingsweg. De hoofdfietsroute loopt centraal door de wijk. Waar de fietsroute parallel loopt met de autoroute bestaat deze uit (rode) fietsstroken op het asfalt. Waar de fietsroute loopt door een autovrij (park)gebied bestaat deze uit een dubbelzijdig vrijliggend fietspad.

parkeren

De gemeente heeft als uitgangspunt dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn dicht bij de bron (waar iemand vandaan komt) of bestemming (waar iemand heen gaat), waarbij zo min mogelijk in de openbare ruimte en zoveel mogelijk op eigen terrein geparkeerd wordt.

Uitgangspunt is een parkeernorm van 1,8 parkeerplaats per woning. Dit betekent dat er in totaal 61 nieuwe parkeerplaatsen nodig zijn. Deze zijn gesitueerd in parkeerkoffers aan de noordzijde van de bouwblokken en langspaarkeerplaatsen aan de westzijde van de (verbrede) Cornelis Evertsenstraat.

5.10.3 Conclusie

De opgenomen verkeersstructuur past in het kader "Wielwijk sterk en weerbaar". De verkeersstructuren (wegen, straten) krijgen in dit bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer'. Er zijn voldoende parkeerplaatsen opgenomen.

5.11 Water

5.11.1 Regelgeving en beleid

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen. In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is overgenomen in het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

In 2008 is het NBW geactualiseerd met als doel de watersystemen in 2015 op orde te krijgen, met name op het gebied van wateroverlast en watertekort.

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Kort samengevat regelt de Waterwet het beheer van oppervlaktewater en grondwater. Ook verbetert de wet de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet vervangt een groot aantal wetten op het gebied van water.

De Waterwet biedt instrumenten om het waterbeheer op een doeltreffende en doelmatige manier op te pakken. Op rijksniveau wordt een nationaal waterplan gemaakt. Dit plan bevat de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het nationale ruimtelijk beleid. De provincie Zuid Holland heeft een Provinciaal Waterplan opgesteld met het provinciaal beleid ten aanzien van water. De ruimtelijke aspecten van die plannen van Rijk en provincies worden aangemerkt als structuurvisies in de zin van de Wro. De bedoeling is dat op basis van deze structuurvisies plannen van de Waterwet doorwerken in de ruimtelijke ordening en ervoor zorgen dat de waterbelangen op een goede manier worden geborgd.

De op 1 januari 2008 ingevoerde Wet gemeentelijke watertaken is ook opgenomen in de Waterwet. Door deze wetgeving hebben de gemeenten een aantal nieuwe zorgplichten: afvloeiend hemelwater, grondwaterstand en een verbrede zorgplicht inzamelen afvalwater buitengebied.

Waterschapsbeleid

In het Waterbeheerplan 2009-2015 (2009) staat hoe Hollandse Delta het waterbeheer in het werkgebied in de komende jaren wil uitvoeren. Daarbij gaat het om betaalbaar waterbeheer met evenwichtige aandacht voor veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit, duurzaamheid en om het watersysteem als onderdeel van de ruimtelijke inrichting van ons land. Het Waterbeheerplan beschrijft de uitgangspunten voor het beheer, de ontwikkelingen die de komende jaren verwacht worden en de belangrijkste keuzen die het waterschap moet maken. Daarnaast geeft het Waterbeheerplan een overzicht van maatregelen en kosten. De maatregelen voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn onderdeel van het plan.

Uit het oogpunt van waterkwaliteit moet schoon hemelwater bij voorkeur worden afgekoppeld en direct worden geloosd op oppervlaktewater. Dit vermindert de vuiluitwerp uit het gemengde rioolstelsel en verlaagd de hydraulische belasting van de afvalwaterzuivering. Bij een toename van aaneengesloten verhard oppervlak van 250 m² of meer moet voor hemelwater een watervergunning worden aangevraagd in het kader van de Keur. Als er sprake is van toename aan verhard oppervlak, dan moet in principe 10% van deze toename worden gecompenseerd in de vorm van open water binnen het peilgebied waarin de toename van verharding plaatsvindt.

Beleidsplan Waterkeringen Kijk op dijk en duin (december 2006)

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

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

Het plangebied valt binnen dijkkringgebied 22 waarbij de primaire waterkering volgens de Wet op de waterkering moet voldoen om een hoogwaterstand met een voorkomingskans van 1 maal per 2.000 jaar te kunnen weerstaan.

Stedelijk Waterplan

Het Waterplan Dordrecht 2009-2015 is een actualisering en uitbreiding van het 1e Waterplan. Lerend van de praktijkervaringen, rekening houdend met de nieuwe beleidskaders en inspeland op de klimaatverandering hebben de waterpartners, de gemeente Dordrecht en waterschap Hollandse Delta, een nieuwe toekomstgerichte waterambitie geformuleerd. Samengevat luidt de lange termijn ambitie (2050) als volgt:

Het eiland van Dordrecht heeft een klimaatbestendig, veilig, mooi en gezond watersysteem. Het heeft voldoende veerkracht voor het opvangen van zowel extreme neerslag als langere periodes van hitte en droogte. Bij het op orde brengen van het watersysteem en de waterkeringen is rekening gehouden met de zeespiegelstijging en hogere piek-afvoeren op de rivier. Op het hele eiland is het watersysteem schoon en ecologisch gezond. Het water draagt bij aan de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte in de stad en het landelijk gebied. De waterstructuur is een aantrekkelijke doorgaande route die stad en land met elkaar verbindt en heeft een hoge natuurwaarde. De burgers van Dordrecht leven bewust met het water, maken volop gebruik en genieten van het open water. Water en ruimte, natuur en cultuur versterken elkaar en dragen bij aan de vitaliteit en duurzaamheid van het eiland van Dordrecht.

Het eerste stedelijk waterplan was gericht op het binnendijkse deel van Dordrecht en bevatte met name maatregelen op het gebied van waterkwantiteit en waterkwaliteit. Waterplan Dordrecht 2009-2015 beslaat het gehele eiland van Dordrecht en omvat de volgende thema's:

- * Waterkwantiteit (waterberging, vóórkomen van wateroverlast)
- * Waterkwaliteit (gezond en schoon oppervlaktewater)
- * Waterveiligheid (vóórkomen van overstromingen, beperken van schade en slachtoffers bij eventuele overstroming)

Het Waterplan is een gezamenlijk plan van de gemeente Dordrecht en Waterschap Hollandse Delta.

5.11.2 Onderzoek

Op dit moment is er in Wielwijk 5,1 ha water. Het water stroomt grofweg vanuit het hoger liggende Krispijn naar het zuiden, Dordtsche Hout. Het meeste water ligt aan de randen van het plangebied: in het Wielwijkpark en langs de Zuidendijk. De watergangen zijn erg gefragmenteerd, waardoor er veel gebruik gemaakt van duikers. Hierdoor laat de waterkwaliteit te wensen over. Het streven in het vigerende beleidsplan is om het wateroppervlak met 2% van het totale oppervlakte van de wijk te vergroten. Dat betekent dat er 1,9 ha extra oppervlaktewater moet komen. Met dit nieuwe water zou de verbinding tussen Krispijn en Dordtsche Hout moeten worden verbeterd, met het oog op doorstroming.

In het plangebied Westervoeg wordt een waterstructuur aangelegd, waardoor in dit gebied een grote hoeveelheid water zal worden gerealiseerd.

Met het waterschap zijn bovendien afspraken gemaakt over het realiseren van omvangrijke waterpartijen langs de Laan der Verenigde Naties. Deze waterpartijen dienen mede ter compensatie van de uitvoering van de plannen in Wielwijk.

De gemeente Dordrecht heeft als doel geformuleerd dat 40% van het verharde oppervlak in bestaand gebied in 2050 moet zijn afgekoppeld. Als de riolering wordt vervangen wordt 100% van het verharde oppervlak afgekoppeld. Dit is gepland tussen 2010 en 2020. Ook over dit beleidsuitgangspunt vindt momenteel op stedelijk niveau een heroverweging plaats.

In de stedenbouwkundige visie is een nieuwe waterstructuur voorgesteld om de waterkwaliteit en waterkwaliteit in de wijk te verbeteren. Een belangrijk onderdeel van deze nieuwe waterstructuur zijn nieuwe singels in de Westervoeg.

Singels

Nieuwe singels in de Westervoeg completeren de bestaande waterstructuur in de wijk tot een circuit om de woonvelden heen. De nieuwe singels zijn in het noorden via een duiker verbonden met de vijver op het Admiraalsplein. In het zuiden sluiten de singels aan op een bestaande waterplas. De singel is een van de watertyperingen die zijn benoemd in het beeldkwaliteitsplan en kenmerkt zich door een cultureel uitstraling. Langs de A16 kennen de singels een harde oever aan de bebouwingszijde en een zachte, natuurvriendelijke oever aan de westzijde.

Riolering

In het MARE-project Water in de stad/Wielwijk Klimaatbestendig is onderzocht hoe de herstructurering van Wielwijk kan worden gecombineerd met het klimaatbestendiger maken van de wijk ten aanzien van regenwater.

Uit een recente rioolinspectie is gebleken dat grote delen van de riolering in Wielwijk vervangen moeten worden. Uitgangspunt is om het bestaande gemengde stelsel te vervangen door een verbeterd gescheiden stelsel waarbij vuil huishoudelijk water en schoon regenwater worden gescheiden. Het regenwater wordt afgevoerd naar het oppervlaktewaterstelsel. Hierbij kunnen diverse bovengrondse technieken worden gebruikt, die het regenwater opvangen, zuiveren, bufferen en vertraagd afvoeren.

5.11.3 Conclusie

De uitvoering van dit plandeel past in "Wielwijk sterk en weerbaar" en over het realiseren van waterpartijen zijn afspraken gemaakt met het waterschap.

HOOFDSTUK 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Planmethodiek

Dit bestemmingsplan is opgezet volgens de in Dordrecht in het algemeen gebruikte methodiek, waarbij de verschillende bestemmingen met hun bouwgrenzen direct van de verbeelding afleesbaar zijn.

In het gehele plangebied wordt gewerkt met bouwvlakken waarbinnen de zogenaamde hoofdbebouwing is toegestaan.

Uitgangspunt is dat de bouwvlakken zijn gelegd om de huidige hoofdbebouwing. De toegestane hoogtemaat voor de hoofdbebouwing is afgestemd op de huidige situatie en is op de verbeelding aangegeven.

Buiten het bouwvlak is vaak een (achter)erf gelegen waarop onder bepaalde voorwaarden het oprichten van bebouwing is toegestaan.

Uitbreiding van de bestaande bebouwing is veelal mogelijk via een in het bestemmingsplan opgenomen afwijkingsmogelijkheid, dan wel via mogelijkheden van afwijking buiten het bestemmingsplan opgrond van het Besluit omgevingsrecht (zgn. kruimelgevallen). Voorts zijn er ruime mogelijkheden van vergunningvrij bouwen.

Nieuwe invullingen zijn, voor zover zij op dit moment concreet zijn, eveneens in het plan opgenomen. Via ruime bestemmingsomschrijvingen en mogelijkheden van afwijking kent het bestemmingsplan de nodige flexibiliteit.

Voor de opzet van de regels is aansluiting gezocht bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2008).

6.2 Inleidende regels

In dit hoofdstuk van de regels is een aantal begrippen verklaard die gebruikt worden in de regels. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

6.3 Bestemmingen

In iedere bestemming is in de bestemmingsomschrijving aangegeven voor welke doeleinden de aangewezen gronden zijn bestemd. Daarna wordt in algemene zin aandacht besteed aan de bouwregels, de afwijkingen, en eventueel nadere eisen en specifieke gebruiksregels.

Ten aanzien van de opgenomen bestemmingen kan het volgende worden opgemerkt:

Wonen

De bestemming 'Wonen' is gelegd op de nieuw te bouwen woningen langs de Cornelis Evertsenstraat. De woningen worden opgericht binnen het aangegeven bouwvlak. Buiten het bouwvlak kunnen bijbehorende bouwwerken (aanbouwen e.d.) worden gebouwd, waarvoor de maatvoering in de planregels is opgenomen.

Gemengd

Deze bestemming is gelegd op de huidige schoolgebouwen. De onderwijsfunctie zal hier verdwijnen en locatie leent zich dan voor verschillende functies. Er kan worden gedacht aan bedrijven, kantoren, maatschappelijke functies, sportfuncties. Op deze wijze is het denkbaar functies uit de kansenflat (startende ondernemers) naar deze locatie te

verplaatsen.

Vooralsnog is de woonfunctie achterwege gelaten. Indien daaraan in de loop der jaren toch behoefte blijkt te zijn, kan dit worden opgenomen in bestemmingsplan dat omstreeks 2014/2015 voor geheel Wielwijk moet worden opgesteld in het kader van de actualiseringsverplichting.

Groen

De structurele groengebieden hebben de bestemming 'Groen' gekregen. De inhoud van deze bestemming is standaard en spreekt voor zich.

Vermeldenswaard is dat op enkele plekken parkeren in het groen wordt toegestaan; deze plekken zijn in de verbeelding aangeduid.

Eveneens aangeduid is een speelvoorziening in de hoek Van Gendstraat/A16.

Verkeer

De bestaande (en toekomstige) wegen en pleinen zijn bestemd voor 'Verkeer'. De inhoud is over het algemeen standaard.

Water

De toekomstige watergangen zijn bestemd voor 'Water'. De inhoud van deze bestemming is standaard en spreekt voor zich.

Leiding - Riool

Een aanwezige rioolpersleiding is als zodanig bestemd. De inhoud van de bestemming is standaard en spreekt voor zich.

Waarde - Archeologie-3

Vanwege de eerder in deze toelichting beschreven mogelijke archeologische waarden is 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 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:

- die kleiner zijn dan 50 m²
- waarvan de fundering niet dieper ligt dan 100 cm beneden maaiveld
- waarvoor het palenplan onder de maximaal 5% (inclusief grondverdringing) van het te bebouwen oppervlak blijft

Voor het uitvoeren van verschillende grondwerkzaamheden, zoals het leggen van nieuwe kabels en leidingen, vernieuwen van riolen 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 100 cm;
- grondwerkzaamheden tot een oppervlakte van 50 m² ;
- archeologisch onderzoek door een gekwalificeerd archeoloog;

Externe Veiligheid

De A16 heeft een beoordelingszone groepsrisico dat zich uitstrekt in dit bestemmingsplan. De zone is in de verbeelding aangeduid en in de regels is opgenomen dat in dat gebied de vestiging van beperkt zelfredzame personen niet is toegestaan. In de begripsbepaling is dit nader gedefinieerd.

Voorts is in de regels bepaald dat wijziging van de functies die aanwezig zijn op het moment van ter visie legging van het ontwerp van het bestemmingsplan en/of nieuwbouw niet is toegestaan. Hiervan kan -binnen de regels van de betreffende bestemming- worden afgeweken indien met een berekening wordt aangetoond dat het groepsrisico niet toeneemt.

Overig

Bij iedere bestemming zijn voorts ondermeer inrichtingsregels, bouwregels, mogelijkheden van afwijking opgenomen.

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

Naast de hiervoor per bestemming geregelde afwijkingsbepalingen is ook de gebruikelijke algemene afwijkingsbepaling (voor bouwwerken van openbaar nut, verschuiven verschillende grenzen, plaatsen van uitingen van beeldende kunst) opgenomen.

Aandacht wordt gevraagd voor de algemene gebruiksregels waarin ondermeer een regeling voor de beroepsuitoefening aan huis (inclusief de vrije beroepen) is opgenomen. Doel van deze regeling is de bescherming van de woon- en leefsituatie ter plaatse.

Naast een maximum percentage en oppervlakte en het feit dat de beroepsuitoefenaar ter plaatse dient te wonen, is bepaald dat activiteiten, die op voorhand geen overlast voor de woonomgeving veroorzaken, zonder meer zijn toegestaan. Indien de kans op overlast wel aanwezig is, dient een afwijking te worden aangevraagd, zodat van geval tot geval een afweging kan worden gemaakt.

Binnen deze regeling is ook de vestiging van Bed & Breakfast mogelijk.

In de betreffende planregels is voorts een regeling opgenomen voor ondergeschikte horeca.

De overige regels in het plan, zoals de overgangsregels, spreken over het algemeen voor zich.

6.4 Algemene regels

In dit hoofdstuk van de regels worden, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, aanvullende regels gesteld.

- * Antidubbeltelbepaling;
Het artikel "Antidubbeltelbepaling" bevat bepalingen om te voorkomen dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft. Het opnemen van dit artikel is verplicht voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.
- * Algemene bouwregels;
In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels geregeld die voor alle bestemmingen kunnen gelden. Bijvoorbeeld extra bouwmogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen zoals balkons, galerijen en kelders.
- * Algemene gebruiksregels;
Deze gebruiksregels geven aan wat in het plan in ieder geval onder verboden gebruik wordt verstaan.
- * Algemene afwijkingsregels;
In dit artikel is in aanvulling op de mogelijkheden van afwijken uit de bestem-

mingen nog een aantal algemene mogelijkheden om af te wijken opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.

6.5 Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotbepaling is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan aangehaald worden.

HOOFDSTUK 7 Economische uitvoerbaarheid

De aanpak van Wielwijk vindt plaats in samenwerking tussen Woonbron en de gemeente. Er zijn daarbij ook afspraken gemaakt over de verdeling van de kosten. Gelet hierop is de vergoeding van de kosten van dit bestemmingsplan anderszins verzekerd en is het opstellen van een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro niet nodig en daarom achterwege gelaten.

HOOFDSTUK 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan is onderwerp van inspraak.

8.2 Overleg

Het in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening voorgeschreven overleg wordt gevoerd met:

1. Provincie Zuid-Holland
2. Rijkswaterstaat
3. Waterschap de Hollandse Delta
4. KPN Telecom Netwerkdiensten
5. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie/Energie
6. Ministerie van Defensie
7. Kamer van Koophandel
8. Nederlandse Spoorwegen
9. TenneT TSO
10. Nederlandse Gasunie
11. Veiligheidsregio