

# **Toelichting 2e herziening bestemmingsplan De Stadswerven, locatie Kop van de Staart**

Gemeente Dordrecht  
Fase: ontwerpbestemmingsplan  
Mei 2013

## Inhoudsopgave

Toelichting 2e herziening bestemmingsplan De Stadswerven, locatie Kop van de Staart	1
HOOFDSTUK 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3 Vigerend bestemmingsplan	4
1.4 Leeswijzer	5
HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving bestaande situatie	6
2.1 Ontstaan en ontwikkeling	6
2.2 Ruimtelijke structuur	6
HOOFDSTUK 3 Planbeschrijving nieuwe situatie	7
3.1 Inleiding	7
3.2 Deelgebieden	9
3.3 Verkeer en parkeren	10
3.4 Openbare ruimte	10
3.5 Bijzondere ligging in het water	11
3.6 Flexibiliteit en duurzaamheid	12
HOOFDSTUK 4 Beleidskader	14
4.1 Rijksbeleid	14
4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	14
4.1.2 Amvb Ruimte	14
4.2 Provinciaal en regionaal beleid	14
4.2.1 Structuurvisie Visie op Zuid-Holland	14
4.2.2 Verordening Ruimte	15
4.2.3 Actualisering	16
4.2.4 Regionaal beleid	16
4.3 Gemeentelijk beleid	18
4.3.1 Structuurvisie 2020	18
HOOFDSTUK 5 Omgevingsaspecten	19
5.1 Archeologie en cultuurhistorie	19
5.1.1 Regelgeving en beleid	19
5.1.2 Onderzoek	20
5.1.3 Conclusie	21
5.2 Bodemkwaliteit	22
5.2.1 Regelgeving en beleid	22
5.2.2 Onderzoek	22
5.2.3 Conclusie	22
5.3 Duurzaamheid	23
5.3.1 Regelgeving en beleid	23
5.3.2 Onderzoek	23
5.3.3 Conclusie	23
5.4 Externe veiligheid	24
5.4.1 Regelgeving en beleid	24
5.4.2 Onderzoek	25
5.4.3 Conclusie	25
5.5 Natuur	26
5.5.1 Regelgeving en beleid	26
5.5.2 Onderzoek	27
5.5.3 Conclusie	27
5.6 Geluid	28
5.6.1 Regelgeving en beleid	28
5.6.2 Onderzoek	28
5.6.3 Conclusie	28
5.7 Groen	29

5.7.1 Regelgeving en beleid	29
5.7.2 Onderzoek	29
5.7.3 Conclusie	29
5.8 Luchtkwaliteit	30
5.8.1 Regelgeving en beleid	30
5.8.2 Onderzoek	30
5.8.3 Conclusie	30
5.9 Verkeer en vervoer	31
5.9.1 Regelgeving en beleid	31
5.9.2 Onderzoek	31
5.9.3 Conclusie	33
5.10 Water	34
5.10.1 Regelgeving en beleid	34
5.10.2 Onderzoek	35
5.10.3 Conclusie	37
HOOFDSTUK 6 Juridische planbeschrijving	38
6.1 Aanleiding	38
6.2 Inleidende regels	38
6.3 Bestemmingen	38
6.4 Algemene regels	39
6.5 Overgangs- en slotregels	39
HOOFDSTUK 7 Economische uitvoerbaarheid	41
HOOFDSTUK 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	42
8.1 Inspraak	42
8.2 Overleg	42

## **Bijlagen**

Bijlage 1	Milieuadvies Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid
Bijlage 2	Advies van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid
Bijlage 3	Notitie inspraak- en overlegreacties

# HOOFDSTUK 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

Op 1 maart 2005 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan De Stadswerven vastgesteld. Het plan zou dienen als basis voor de herontwikkeling van het gebied De Stadswerven. Vrij kort na het van kracht worden van het bestemmingsplan werd echter duidelijk dat de stedenbouwkundige uitgangspunten, die aan het bestemmingsplan ten grondslag lagen voor met name het gebied tussen de Beneden - Merwede en het Wantij (Kop van de Staart), ingrijpende aanpassing behoeften.

In de periode daarna is gewerkt aan een nieuw Masterplan. De gemeenteraad stelde dat plan op 12 mei 2009 vast. Aansluitend daarop is het Masterplan uitgewerkt in een Stedenbouwkundig plan en een beeldregieplan (stedenbouwkundige uitwerking). De gemeenteraad stemde met beide plannen op 26 januari 2010 in.

Bij de vaststelling van het Masterplan, het Stedenbouwkundig plan en het beeldregieplan was kenbaar gemaakt dat de doorgevoerde wijzigingen in het planconcept op onderdelen tot afwijkingen van het bestemmingsplan De Stadswerven uit 2005 leiden. Een gedeeltelijke herziening van het bestemmingsplan is dan ook nodig om (een deel van) het plan te kunnen verwezenlijken. Een overzicht van de strijdigheden met het geldende bestemmingsplan is opgenomen in hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving.

Om de nieuwbouw aan de Oranjelaan mogelijk te maken heeft de gemeenteraad op 19 juni 2012 de 1e herziening van het bestemmingsplan De Stadswerven vastgesteld. Onderhavige herziening is de 2e herziening en beoogt de juridisch-planologische basis te bieden voor de ontwikkeling overeenkomstig bovengenoemde plannen.

## 1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het bestemmingsplan De Stadswerven beslaat de deelgebieden Kop van de Staart, Watertorenterrein (langs de Oranjelaan) en het gebied Lijnbaan/Eneco.

De 2e herziening betreft een deel van het deelgebied Kop van de Staart (zuidelijke bouwblok van deelgebied A, ook wel "de Punt" genoemd en deelgebied B, het oostelijke deel, bekend als "de Erven").

Het plangebied van de 2e herziening wordt globaal begrensd door:

- in het noorden: de oever van de Beneden - Merwede
- in het zuiden: het Wantij
- in het oosten: oostzijde van deelgebied B (dit is ongeveer in het midden van Stadswerven - Noord);
- in het westen: het zuidelijke bouwblok van deelgebied A.

## 1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan De Stadswerven. Nadat het plan was vastgesteld, keurden Gedeputeerde Staten het plan bij besluit van 18 oktober 2005 gedeeltelijk goed. Goedkeuring is onthouden aan een deel van de flexibiliteitsbepalingen omdat het invloedsgebied van de molen Kijck over de Dijk aan de Noordendijk (molenbiotoop) niet was uitgezonderd van de werking van deze regels, waardoor de windvang van de molen geschaad zou kunnen worden.

## **1.4 Leeswijzer**

In hoofdstuk 1 zijn enkele algemene, in ieder bestemmingsplan voorkomende, onderdelen beschreven. In hoofdstuk 2 zijn beknopt de historische ontwikkeling en de bestaande situatie van het nu voorliggende plangebied beschreven. De nieuwe situatie wordt toegelicht in hoofdstuk 3. 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 onder meer archeologie, flora en fauna, water en geluid. Per terrein worden de regelgeving en het beleid benoemd. Vervolgens worden de onderzoeken toegelicht en conclusies getrokken.

In hoofdstuk 6 is een juridische planbeschrijving opgenomen.

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

# HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving bestaande situatie

## 2.1 Ontstaan en ontwikkeling

In de toelichting op het bestemmingsplan De Stadswerven is de historische situatie uitgebreid toegelicht. In die toelichting is over de Kop van de Staart het volgende opgemerkt:

*"De Kop van de Staart kwam veel later tot ontwikkeling. Kaarten geven de bebouwingsgeschiedenis van het gebied goed weer. Hieruit blijkt dat midden 19e eeuw van bebouwing op de Kop van de Staart geen sprake was. Een kaart uit 1894 geeft aan dat op deze plaats een schietbaan en een expeditieplaats van de pontonniers was gevestigd.*

*In 1901 besloot de gemeenteraad het gebied op te hogen en in gebruik te geven als industriegebied, waarna de eerste bedrijven zich vestigden. De Prins Hendrikbrug, die de Staart verbindt met de stad, dateert uit 1910.*

*Scheepsbouw voerde hier lange tijd de boventoon en bepaalde het karakteristieke beeld van scheepshellingen, kranen, staal en schepen. Scheepswerf De Biesbosch nam in het gebied de belangrijkste plaats in.*

*Om de vele werknemers goed en dicht bij het werk te kunnen huisvesten werd omstreeks 1915 het zgn. Noorderkwartier gebouwd. Dit nog bestaande woongebied aan de oostzijde van de Merwedestraat is een karakteristiek voorbeeld van de woningbouw uit die periode. Ten tijde van de bedrijfsbeëindiging bevonden zich in het gebied meerdere karakteristieke industriële gebouwen en objecten. Geen van deze panden/objecten is op dit moment beschermd."*

*En: "De naam "Kop van de Staart" geeft al aan dat dit gebied onderdeel is van de wijk De Staart. Dit langgerekte gebied ligt aan de noordkant van Dordrecht, ingeklemd tussen Wantij en Beneden Merwede. De centraal gelegen Merwedestraat fungeert niet alleen als stedelijke ontsluitingsas maar vormt tevens de scheiding tussen de bedrijven en binnenvaarthavens aan de noordzijde en de woonwijk De Staart aan de zuidzijde. Ook op de locatie van de gesloopte energiecentrale nabij de Papendrechtsebrug (gebied Oostpoort) is sprake van een herstructureringsopgave."*

## 2.2 Ruimtelijke structuur

De bestaande bebouwing is grotendeels gesloopt. In zijn algemeenheid wordt gestreefd naar het behoud van cultuurhistorische waarden. Zo wordt onderzoek gedaan naar de inpasbaarheid van de kraanbaan van Goedhart in het stedenbouwkundig ontwerp; dit betreft het noordlijke bouwblok in deelgebied A. De kraanbaan valt dus buiten de plangrenzen van de 2e herziening.

In hoofdstuk 3 worden de nieuwe ruimtelijke en functionele structuur beschreven.

## HOOFDSTUK 3 Planbeschrijving nieuwe situatie

### 3.1 Inleiding

Stadswerven is zowel in Dordrecht, als in de Drechtsteden een uniek ontwikkelingsgebied. Uniek, omdat het tegen de historische binnenstad aanligt en door water omgeven is. Uniek, omdat het buitendijks ligt, met eb en vloed onder invloed van zee en wisselende waterstanden door de afvoer van de rivieren. De Stadswerven moet een nieuwe plek worden in de stad die attractief en onderscheidend is als kwalitatieve aanvulling op de binnenstad. Activiteiten op het water, cultuur, bedrijvigheid, werken en ontspanning; naast de woonfunctie moeten veel andere functies een plek in het gebied krijgen zodat een levendig stedelijk woonmilieu ontstaat. Voor het gebied is in februari 2009 een Masterplan gemaakt dat is vertaald in een Stedenbouwkundig plan en bijbehorend Beeldregieplan in november 2009. In dit bestemmingsplan wordt invulling gegeven aan het zuidelijke bouwblok in deelgebied "de Punt" (deelgebied A) en deelgebied "de Erven" (deelgebied B).

De Stadswerven wordt grofweg begrensd door de Beneden - Merwede in het noorden, de Merwedestraat/Oranjelaan in het oosten, de Noordendijk in het zuiden en het Riedijkshaven-/Lijbaangebied in het westen. Het plangebied is door de aanwezigheid van het vele water in een drietal gebieden te verdelen. Het zuidelijke deel wordt gevormd door het gebied rondom het voormalige Energiehuis. Een gebied dat wordt getypeerd door grote industriële gebouwen en een verlengstuk is van de compact bebouwde negentiende eeuwse schil rondom de historische binnenstad. In dit gebied is naast het wonen o.a. ruimte voor cultuur (Energiehuis), een bioscoop, parkeergarage en het regiokantoor.

Centraal tussen het Wantij en de Vlij ligt het "Watertorenterrein", een overwegend groen ingericht gebied met een aantal grote gebouwen waarbij het complex van de oude watertoren (nu hotel/restaurant) de meest in het oog springende is. Het Watertorenterrein ontleent zijn groene karakteristiek door de directe ligging tegen de Wantijbuurt/Wantijpark (als uitloper van de Dordwijkzone).

Het noordelijke deel van de Stadswerven, gelegen tussen Wantij en Beneden - Merwede, vormt de uiterste punt van de wijk de Staart en is gevormd door natuurlijke invloeden gecombineerd met de vestiging van o.a. enkele grote scheepswerven. Door de ligging aan het weidse water en de nabijheid van de binnenstad is het wenselijk dat hier een nieuw stedelijk gebied wordt ontwikkeld in een hoge dichtheid.

Voor het gebied is in februari 2009 een Masterplan gemaakt dat is vertaald in een Stedenbouwkundig plan en bijbehorend Beeldregieplan in november 2009. In dit bestemmingsplan wordt invulling gegeven aan de eerste twee deelgebieden van het noordelijke deel van de Stadswerven, een deel van "de Punt" (deelgebied A) en "de Erven" (deelgebied B). Na de ontwikkeling van deze eerste deelgebieden zullen ook de overige gebieden langs de Maasstraat worden ontwikkeld zodat uiteindelijk, in samenhang met de gebieden rondom Watertoren en Energiehuis een geheel nieuw stadsdeel zal gaan ontstaan. De visie op het geheel is weergegeven in bovengenoemde documenten. In de volgende hoofdstukken komen met name de eerste twee deelgebieden (van het noordelijk deel van de Stadswerven) aan de orde.

De Stadswerven ligt op een steenworp afstand van de binnenstad van Dordrecht. Met de komst van de in het stedenbouwkundig plan geplande langzaamverkeersbrug tussen het Riedijkshavengebied en de Stadswerven zijn de voorzieningen in het centrum binnen enkele minuten bereikbaar en wordt het noordelijk deel van de Stadswerven daadwerkelijk aan de binnenstad gekoppeld.

Naast de verbinding vormen ook karakteristieke elementen uit de Dordtse binnenstad, zoals het gesloten bouwblok, een pandsgewijze opbouw, een variatie in bouwhoogte, wisselende gevelbreedte, differentiatie in functie, verspringende plinten de inspiratie voor de architectonische uitwerking van het plangebied.

Vanwege de specifieke ligging tussen de rivieren het Wantij en de Beneden - Merwede, en de ligging aan de zuidelijke insteekhaven kent het gebied "de Erven" verschillende karakteristieken. Deze verschillen zorgen voor een grote variatie in bebouwingstypologie waarmee "de Erven" een zeer gevarieerd woongebied kan worden. Het bestemmingsplan schrijft geen woningaantallen voor en kent dus de nodige flexibiliteit (zie ook hoofdstuk 3.6).

Het begin en eind van De Stadswerven, genaamd "de Punt", ligt volledig omsloten door water. Hier komen beide rivieren tezamen en heeft men een prachtig weids uitzicht op het Drierivierenpunt en op het silhouet van de historische binnenstad. De bebouwing in dit gebied is compact, heeft een diversiteit aan functies en profiteert maximaal van deze bijzondere ligging.

De unieke ligging in het hart van de Drechtsteden maakt De Stadswerven zeer geschikt voor mogelijkheden van particulier opdrachtgeverschap. Door de op Stadswerven gewenste bebouwingskarakteristiek van een pandsgewijze opbouw, refererend aan de historische binnenstad, kunnen particulieren met de bouw van een eigen woning voor een belangrijk deel bijdragen aan de totstandkoming van een nieuw stuk land.

De noordzijde van beide gebieden aan de Beneden - Merwede wordt gedomineerd door de brede maat van de rivier en een fantastisch uitzicht naar het Drierivierenpunt. Hier liggen mogelijkheden voor enkele hogere gebouwen. De aan het Wantij gelegen zuidzijde kent een intiemer milieu. Het Wantij vormt het feitelijke hart van de Stadswerven met op en aan het water een aantal openbare voorzieningen (o.a. de toekomstige Bioscoop, Villa Augustus, Energiehuis, Biesboschhal). In "de Erven" kunnen op het water ter versterking van dit milieu een aantal drijvende woningen worden toegevoegd en/of steigervoorzieningen voor een aantal bootjes. Op de kade en langs de haven is er ruimte voor een meer statige bebouwing als moderne vertaling van de havens in de binnenstad.

De invulling op de kop van het plangebied "de Punt" kent een stedelijker milieu met hogere dichtheden. De maximale bouwhoogte van dit gebied wordt grotendeels bepaald door de beperkingen van de molenbiotoop van de molen aan de Noordendijk "Kijck over den Dijck".

Aan het Wantij staat een bouwblok met de gevel tot in het water en vormt één van de kenmerkende gebouwen van het gebied. Met deze eigenwijze ligging in het Wantij reageert het gebouw op de bijzondere ligging van de toekomstige bioscoop aan de overzijde van het water.

Het zuidelijke bouwblok op "de Punt" staat aan één van de belangrijkste openbare pleinen op de Stadswerven. Op de begane grond van dit bouwblok kunnen voorzieningen, zoals detailhandel en horeca, worden gevestigd. Ook maakt het bestemmingsplan de vestiging van een hotel mogelijk. In de regels (bestemming Gemengd) worden aan deze functies voorwaarden gesteld.

Op het plein - buiten de plangrenzen van deze herziening - zal, gunstig op het zuiden gesitueerd, in de toekomst ruimte worden gegeven voor terrassen. Dit plein is gelegen op de plek waar in het verleden een openbaar strandje lag in de beslotenheid van een aantal grote bomen. Het plein vormt een moderne reflectie van dit strand. Aan het plein ligt ook de opgang van de in het stedenbouwkundig plan geplande brug over het Wantij.

De Maasstraat vormt de centrale drager van de Stadswerven waaraan de verschillende deelgebieden zijn gelegen. Langs deze as heeft men vanuit de Stadswerven zicht op de historische binnenstad van Dordrecht. In "de Erven" kent de Maasstraat een besloten karakter in de vorm van een plantsoen. Het plantsoen wordt omsloten door bebouwing en is autoluw waardoor een veilig speelgebied voor kinderen ontstaat.



### 3.2 Deelgebieden

Aan de zijde van de Beneden - Merwede kunnen in het deel "de Erven" (deelgebied B) en "de Punt" (deelgebied A) enkele hogere gebouwen gebouwd worden. Onderling dienen deze hogere gebouwen echter in bouwhoogte sterk te variëren; de maximale bouwhoogte van 30 meter (buiten de molenbiotoop) zal slechts bij één van deze gebouwen volledig benut worden. Met het oog hierop is in de regels de bevoegdheid opgenomen voor burgemeester en wethouders om nadere eisen te stellen aan onder meer de hoogtedifferentiatie en gevallengte van bebouwing.

De rooilijn van de bebouwing langs de Beneden - Merwede ligt vanwege de veiligheidseisen op een afstand van 25 meter uit de oeverlijn waardoor ruimte ontstaat voor een wandelpromenade aan de rivieroever. (De Beneden - Merwede wordt druk bevaren en is ingedeeld in vaarklasse VI met de bijbehorende regels). Vanuit de hogere bebouwing op de oever heeft men een fantastisch uitzicht over het Drierivierenpunt en profiteren de woningen aan de zuidzijde van een goede bezonning.

Dordrecht heeft een zeer fraai stadssilhouet dat in de loop der jaren vaak is geschilderd en gefotografeerd. De bebouwing in Stadswerven mag daarom aan de Beneden - Merwede geen aaneengesloten wand met één bouwhoogte gaan vormen. De keuze voor afwisselende bouwhoogten, in plaats van een gesloten wand, zorgt voor meer licht-zoninval op de aan de noordzijde gelegen boulevard langs de Beneden - Merwede.

Aan de zijde van het andere grote water, het Wantij, liggen binnen "de Erven" mogelijkheden voor statige individuele woningen en/of een aantal kleinschalige appartementengebouwen. De maximale bouwhoogte bedraagt 12 meter met de mogelijkheid van een tweetal verbijzonderingen tot 15 meter. De hoek aan de zuidelijke insteekhaven leent zich m.n. voor een dergelijke verbijzondering.

Het zuidelijke blok in het deel "de Punt" vormt een karakteristiek gebouw door de ligging van de gevel tot in het Wantij. Deze specifieke ligging bindt het plan met het Wantij en vormt een relatie met enkele andere markante gebouwen binnen het plangebied Stadswerven (o.a. de toekomstige bioscoop aan de zuidzijde van het Wantij). De bouwhoogte binnen dit bouwblok bedraagt maximaal 15 meter.

In het Wantij en in een deel van de zuidelijke insteekhaven kunnen langs de oever van het gebied "de Erven" een beperkt aantal drijvende woningen (maximaal 10) komen te liggen die ontsloten worden vanaf de kade. De maximale bouwhoogte van de waterwoningen bedraagt 6.00 meter (gemeten vanaf de waterspiegel). Deze drijvende woningen mogen geen belemmering vormen voor de doorvaart van/naar de zuidelijk gelegen insteekhaven. Daarnaast moet het aantal en de omvang van de drijvende woningen met bijbehorende voorzieningen zoals steigers e.d. voldoen aan de op 27 september 2011 verleende watervergunning 028.0957.A.wtw.2845 van Rijkswaterstaat. Dit wordt in de regels van de bestemming Water geborgd. De waterwoningen dragen bij aan de levendigheid op en rondom het water van het Wantij dat het feitelijke hart van het plangebied Stadswerven vormt.

Gegroepeerd rondom de Maasstraat ligt in "de Erven" een autoluw woongebied rondom een hof/plantsoen. Het omsloten karakter zorgt voor een intieme woonsfeer. Deze hoeken aan dit plantsoen kunnen worden verbijzonderd en zijn uitermate geschikt om op de begane grond bijzondere functies zoals praktijkruimte, ateliers e.d. te vestigen. Ook een commerciële functie voor de verkoop van woningen is daar mogelijk. In de regels van de bestemming Woongebied worden deze functies door middel van een afwijkingsbevoegdheid mogelijk gemaakt.

Vanuit het plantsoen is het mogelijk om enkele verbindingen met de rivieren in de vorm van een straat of steeg te realiseren. Door de aanwezige hoogteverschillen in het gebied heeft men een fraai perspectief op beide rivieren.

In het stedenbouwkundig plan voor de Stadswerven is zoveel mogelijk gewerkt met een heldere verdeling tussen openbaar en privé door het toepassen van het principe van het gesloten bouwblok met een krachtige architectonische ritmiek.

Binnen deze bouwblokken is de gevel geleed en dienen de gebouwen, binnen de eenheid van het bouwblok, altijd herkenbaar te zijn als afzonderlijke ruimtelijke eenheden. De bebouwing bestaat in essentie in naast elkaar geplaatste bebouwing voornamelijk met een verticaal karakter.

Dit verticale beeld wordt ondersteund door verschillen in de hoogte, materiaal- en kleurgebruik, gevelbeëindigingen e.d.. De voorgevels zijn gericht op de belangrijkste openbare ruimte. De historische binnenstad van Dordrecht vormt hierbij een goed referentiebeeld.

### **3.3 Verkeer en parkeren**

De Maastraat vormt de centrale as door het plangebied en is samen met de route langs de oever langs de Beneden - Merwede de belangrijkste auto-ontsluiting binnen de Stadswerven. Snel na de aftakking op de Oranjelaan verandert het gehele plangebied Stadswerven van een 50km zone, en daarmee ook de Maastraat, in een 30km gebied. De auto moet in het plangebied "de Erven" en "de Punt" rijden langs de oever van het Wantij en de oever van de Beneden - Merwede. Hierdoor blijft het plantsoen en het plein op "de Punt" autoluw. Beide gebieden zijn daardoor uitermate geschikt als verblijfsgebied. De fietser kan wel gebruik blijven maken van de Maastraat en heeft via de Maastraat een directe verbinding met de in het stedenbouwkundig plan geplande brug over het Wantij. Hierdoor ontstaat een snelle verbinding voor fietsers en voetgangers tussen de gehele Staart en de binnenstad van Dordrecht.

Door de hoge bebouwingsdichtheid zal in het plangebied in voldoende mate ruimte moeten worden aangebracht in, op of onder het gebouw dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw behoort voor het stallen of parkeren van auto's. Binnen het plangebied wordt een parkeernorm van gemiddeld 1,7 parkeerplaats per woning gehanteerd (gemiddeld 1,4 parkeerplaats per woning op eigen terrein en 0,3 parkeerplaats per woning voor het bezoek in de openbare ruimte).

### **3.4 Openbare ruimte**

De openbare ruimte vormt de drager van de structuur van de Stadswerven en verbindt het plangebied met de historische binnenstad op een vanzelfsprekende wijze. De inrichting, detaillering en materiaalgebruik is van hoge kwaliteit en benadert het niveau van de binnenstad. Kenmerkend is de fijnmazige structuur van straten en stegen en de grote maat van de omliggende rivieren. In de openbare ruimte is een duidelijke hiërarchie aangebracht met straten, pleinen, park, haven en stegen. De straten en pleinen vormen het interieur van het plan en zijn de dragers binnen de Stadswerven. Park, plein, haven, boulevard, hof en straat wisselen elkaar af zodat een zeer gevarieerd beeld ontstaat.

De in het stedenbouwkundig plan geplande brug over het Wantij zal hoog aanlanden op het plein in het deelgebied "de Punt". De route vanaf de binnenstad over deze brug zal uitkomen in de centrale as van Stadswerven, de Maastraat. De Maastraat ligt over de volledige lengte op ca. 5.00 meter NAP en organiseert de gehele openbare ruimte van de Stadswerven.

Naast de Maastraat wordt het autoverkeer grotendeels afgewikkeld via de Merwedekade, de tweede belangrijke continue as in het gebied. Het is de doorlopende route langs de Merwede en heeft een belangrijke functie als auto-ontsluiting en wandelpromenade.

De Wantijkade is het laagst gelegen deel van "de Erven" en ligt op een hoogte van ca. 2.50 meter NAP. Met deze hoogte wordt de spanning tussen de Maasstraat en het Wantij maximaal. De wandelroute langs de Wantijkade staat in verbinding met de wandelroute langs de zuidelijke insteekhaven. Vanaf dit wandelpad worden de drijvende woningen in het Wantij ontsloten.

Door de hoogte van de Maasstraat (5.00 meter NAP) ten opzichte van de Merwedekade (4.00 NAP) en de Wantijkade (1.00meter tot 2.50 meter NAP) is er vanaf de Maasstraat altijd een goed zicht op het omliggende water en groen. De zijstraten die de Wantijkade met de Merwedekade verbinden krijgen allemaal een eenvoudig en overzichtelijk profiel. Gelegen aan/op de trottoirs kan aan beide zijden worden geparkeerd. Daar waar de zijstraten de Wantijkade en/of de Merwedekade raken ontstaan bijzondere plekken. Deze plekken dienen vrij te blijven van obstakels zodat er maximaal zicht is op de brede maat van de rivieren.

### **3.5 Bijzondere ligging in het water**

Dordrecht is water en historie. De stad is gelegen aan het drukst bevaren kruispunt waar de Oude Maas, de Noord en de Beneden - Merwede bij elkaar komen. Het historische centrum is verweven met vele havens en de belangrijkste winkelstraat wordt gevormd door een dijk die de stad verdeelt in een land- en een buitendijks gelegen waterzijde. De ontwikkeling van de stad werd bepaald door de economisch gunstige ligging aan vaarwegen en een voortdurende strijd tegen het water met als hoogtepunt de Sint Elisabethsvloed van 1421. Door nieuwe bedijkingen is in de loop der eeuwen het huidige eiland van Dordrecht ontstaan, grenzend aan het Nationaal Park De Biesbosch. Dordrecht heeft daarmee eeuwen ervaring in het aanpassen van de stad aan veranderende rivierlopen en waterstanden. Het gehele eiland van Dordrecht is gevormd door bedijkingen en de invloed van getijden in het Biesboschgebied. Het historisch havengebied biedt een scala aan architectonische en stedenbouwkundige oplossingen die in De Stadswerven "vernieuwd" kunnen worden toegepast.

Om deze reden is voor de feitelijke planontwikkeling van De Stadswerven gestart met de onderzoeksprojecten Urban Flood Management (UFM 2005 - 2008) en aansluitend in 2009 het project Managing Adaptive REsponses to changing flood risk (MARE) om inzicht te krijgen in de overstromingsrisico's bij verschillende ontwerpen, rekening houdend met verschillende toekomstscenario's t.a.v. klimaatveranderingen. Het omgaan met het water als ruimtelijke kwaliteit en tegelijkertijd als risico voor overstromingen vormde een integraal onderdeel van de planvorming. Naast het creëren van waterveilige woningen en woongebied is onderzocht op welke wijze invulling gegeven kon worden aan de dagelijkse kwaliteit en de beleving van het aanwezige water.

Vanwege de unieke ligging is de Stadswerven als pilotproject gebruikt om kennis te ontwikkelen om nieuw te ontwikkelen stedelijke gebieden op waterveiligheid te toetsen. De ligging is uniek door de buitendijkse ligging van de Stadswerven in het centrum van de Drechtsteden, omgeven door rivieren met wisselende waterstanden door eb en vloed. Als je ergens de aanwezigheid van het water in al zijn grilligheid kunt ervaren dan is dat in De Stadswerven.

Stadswerven ligt in de huidige situatie buitendijks op een hoogte van ca. 3.00m+NAP. In het stedenbouwkundig plan voor Stadswerven had gekozen kunnen worden voor het integraal ophogen van het gehele maaiveld naar 4.00m+NAP of hoger.

De afstand tot het water, dat schommelt tussen een gemiddeld hoogwaterpeil van 0.90+NAP en een gemiddeld laagwaterpeil van 0.20+NAP zou dan drie tot vier meter bedragen. Hiermee is de kans op water in het woongebied zo klein geworden, dat er

verder geen aanpassingen aan bebouwing of openbare ruimte nodig zijn. Maar past een dergelijk gebied, hoog boven het water dan nog wel bij de karakteristiek van Dordrecht?

In de traditie van de stad is het juist de wens om met de fysieke inrichting van de Stadswerven het water op te zoeken in plaats van de stad ervan af te keren. Het beleefbaar maken van eb en vloed op de Stadswerven door o.a. de openbare ruimte en de woningen tot aan het water te maken moet een bijna letterlijke verbinding tussen de binnenstad en de Biesbosch tot stand brengen. Hierdoor doen zich nieuwe mogelijkheden voor om interessante en dynamische woon- en leefmilieus te ontwikkelen die inspelen op de unieke kwaliteit van Dordrecht en de Drechtsteden. Het zoeken was naar alternatieven waarbij het gebied niet werd opgehoogd, maar zelfs kon worden verlaagd om het water en de dynamiek daarvan beter beleefbaar te maken.

In het onderzoeksproject 'Urban Flood Management (UFM)' is onderzocht of er naast het ophogen van het maaiveld ook andere veilige oplossingen – in bebouwing en openbare ruimte – mogelijk zijn. Door het maaiveld niet op te hogen maar misschien zelfs af en toe te verlagen, worden het water en de dynamiek van dit water veel beter beleefbaar. Op plekken waar het water met enige regelmaat komt, wordt het bewustzijn van het leven in een deltastad vergroot en ontstaat een specifiek woonmilieu. Veel van deze oplossingen komen terug in de deelgebieden "de Erven" en "de Punt".

Het hart van de Stadswerven wordt feitelijk gevormd door de rivier het Wantij. Naast het toegankelijk maken van de oevers worden de mogelijkheden van het water benut door het uitbreiden van het openbaar vervoer over het water, het inpassen van ligplaatsen voor de beroepsvaart, de aanleg van een jachthaven en het toevoegen van o.a. drijvende woningen. Nader onderzocht wordt welke functies nog meer op het water te realiseren zijn.

### **3.6 Flexibiliteit en duurzaamheid**

Stadswerven moet zich ontwikkelen als een duurzame leefomgeving waar zorgvuldig met de lokale omgeving, materialen en energie wordt omgegaan. De ontwikkeling van het gebied is meer dan alleen het realiseren van gebouwen, het is de ontwikkeling van een heel nieuw stedelijk gebied waar wonen, werken en recreëren samen komen. Met een grote differentiatie in woningen in combinatie met een breed aanbod aan voorzieningen ontstaat een zekere levendigheid in de wijk.

Door een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte met daarin een aantal bijzondere grote en kleine ruimten (o.a. plein, park, haven) ontstaan plekken waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten, kinderen kunnen spelen en in de directe nabijheid van de woning gerecreëerd kan worden.

Het stedenbouwkundig plan is opgezet met een intensief grondgebruik met hoge dichtheden en mogelijkheden voor meervoudig grondgebruik. Door de keuze voor heldere blokken is het stedenbouwkundig plan flexibel van opzet en kunnen toekomstige veranderingen gemakkelijk worden opvangen. Het bestemmingsplan biedt die ruimte. Hiermee kan optimaal worden gereageerd op de vraag van dat moment. Daarnaast zal door de maatvoering, indeelbaarheid en architectuur van de bebouwing toekomstige functionele veranderingen van met name de begane grond verdiepingen zonder grootschalige ingrepen goed kunnen worden ingepast.

Met o.a. het vergroten van de verdiepingshoogte van de begane grond worden publieksgerichte functies nu en in de toekomst gestimuleerd en passen binnen een duurzame benadering waardoor de Stadswerven ook een toekomstwaarde krijgt. Het terugdringen van het gebruik van de auto voor met name de korte ritten is een belangrijk aandachtspunt voor het verbeteren van de leefbaarheid in de stad. De ligging in de directe nabijheid van het stadscentrum van Dordrecht en de realisatie van de in het stedenbouwkundig plan geplande langzaamverkeersbrug over het Wantij schept goede mogelijkheden voor voetgangers en fietsers. De ligging aan een belangrijk

knooppunt van vervoer over water, de waterbus en Fast Ferry aan de Merwekade, biedt mogelijkheden om de auto te laten staan. Het stimuleren van het gebruik van de fiets vraagt dan wel om goede stallingsmogelijkheden dicht bij huis.

De openbare ruimte is van iedereen en dient dan ook voor iedereen toegankelijk te zijn. Bij het ontwerp van de openbare ruimte en het detailleren ervan zal aandacht moeten worden besteed aan doelgroepen die minder mobiel zijn (ouderen, bezoekers en bewoners met kinderwagens, minder validen e.d.). Belangrijke aandachtspunten zijn het vrij houden van de openbare ruimte van obstakels, het toepassen van hellingbanen bij hoogteverschillen en goede oversteekvoorzieningen.

# HOOFDSTUK 4 Beleidskader

## 4.1 Rijksbeleid

### 4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 stelde de Minister van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vast. De Nota Ruimte is door deze Structuurvisie vervangen. 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. Het Rijk heeft 13 nationale belangen aangewezen. Het Rijk richt zich daarbij op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer (waaronder buisleidingen), energie en natuur, alsook ondergrond en ruimte voor militaire activiteiten. Ook waterveiligheid en milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, water en externe veiligheid) horen daarbij, evenals de bescherming van ons werelderfgoed (zoals de Waddenzee en de Nieuwe Hollandse Waterlinie). Buiten deze belangen bestaat beleidsvrijheid voor decentrale overheden, zoals de gemeente.

Van belang voor deze herziening zijn de nationale belangen 8 en 9. Belang 8: het verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Belang 9: ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.

In hoofdstuk 3 is aandacht geschonken aan de waterveiligheid en hoe daar in dit plan mee is omgegaan. In hoofdstuk 5 komen de omgevingsaspecten aan de orde.

### 4.1.2 Amvb Ruimte

De nationale ruimtelijke belangen worden geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro of Amvb Ruimte). Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. Doel is om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Bestemmingsplannen moeten voldoen aan deze algemene regels.

Onderhavige herziening voldoet aan het beleid en de algemene regels van het rijk.

## 4.2 Provinciaal en regionaal beleid

### 4.2.1 Structuurvisie Visie op Zuid-Holland

Met de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en 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 hoe 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 de Kop van de Staart aangewezen als Stads- en dorpsgebied. Het plan voldoet aan het beleid van de provincie (aantrekkelijk woon- en leefklimaat in een stedelijk centrum).

#### **4.2.2 Verordening Ruimte**

In samenhang met de structuurvisie is ook de Verordening Ruimte vastgesteld. 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 en is hiermee in overeenstemming met de Verordening Ruimte.

#### **4.2.3 Actualisering**

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 29 februari 2012 de Actualisering 2011 van de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte vastgesteld. Met de Actualisering 2011 blijven de hoofdlijnen, hoofdpogaven en provinciale belangen van het ruimtelijk beleid ongewijzigd. Twee van de belangrijkste wijzigingen zijn:

- kantorenbouw (beperking aantal nieuwe kantorenlocaties)
- woningbouw (inspelen op ontwikkelingen woningmarkt)

Op 30 januari 2013 hebben Provinciale Staten de Structuurvisie eveneens geactualiseerd.

Het beleid over De Stadswerven is ongewijzigd.

Onderhavige herziening voldoet aan het beleid en de algemene regels van de provincie.

#### **4.2.4 Regionaal beleid**

##### *Woonvisie Drechtsteden 2010-2020*

In de Woonvisie Drechtsteden geven de gemeenten in de Drechtsteden aan, dat ze het vestigingsklimaat van de Drechtsteden willen verbeteren. Hiertoe willen ze onder meer met nieuwe woningen kwaliteit toevoegen aan de woningvoorraad, en met nieuwe aantrekkelijke woningmilieus tot een grotere differentiatie komen in het woningaanbod. Het project Stadswerven is in de woonvisie benoemd als een van de sleutelprojecten en speelt, als goed gelegen locatie aan het water en nabij de binnenstad, een belangrijke rol om deze doelen te bereiken.

In de woonvisie is het programma ook in aantallen uitgewerkt. Regionaal wordt de bouw van 10.000 à 12.000 woningen in de periode 2010-2020 voorzien, waarvan 5.000 in Dordrecht. Dit is inclusief een opgave voor vervangende nieuwbouw van 3.000 à 4.000 woningen, netto is er daarmee sprake van een toevoeging van 7.000 à 8.000 woningen. Dordrecht heeft als centrumstad daarbij tot taak om onder andere te voorzien in ca. 2.000 woningen in het centrum- en levendig stedelijke woonmilieu, waartoe ook Stadswerven behoort. In dit milieu is aandacht voor een mix van wonen, werken en centrumvoorzieningen. Aangezien de woningvoorraad in de Drechtsteden wordt gekenmerkt door het relatief hoge aandeel sociale woningen ligt de nadruk in het bouwprogramma op de bouw van duurdere woningen in de marktsector. Gezien de hoge negatieve migratie blijft, dat men name de hogere inkomensgroepen moeilijker een woning in de Drechtsteden kunnen vinden. Met de bouw van kwalitatief betere en duurdere woningen voor hen ontstaat er meer ruimte om hen aan de regio te binden. Bij uitwerking van het programma staat het behalen van de kwaliteit voorop, daarna de te behalen termijn en ten slotte de kwantitatieve opgave. Dit alles geldt ook voor Stadswerven.

Deze aantallen zijn gebaseerd op de demografische ontwikkeling. Voor 2010-2020 werd in 2008 een groei verwacht van 6.700 huishoudens, hetgeen dicht ligt bij de beoogde toename van 7.000 à 8.000 woningen.

De regionale woonvisie geldt voor de gemeente Dordrecht als beleidsuitgangspunt voor het woonbeleid. De provincie heeft ingestemd met de regionale woonvisie.

##### *Verstedelijkingsafspraken*

De uitgangspunten van de woonvisie komen ook terug in de met het Rijk en de Provincie Zuid-Holland gemaakte Verstedelijkingsafspraken.



Hierin is afgesproken dat de Drechtsteden een kwaliteitssprong maken door de kwaliteitsachterstand ten opzichte van andere regio's, zowel bij wonen, het voorzieningenaanbod en economie in te lopen.

In de afspraken is ook de sloop van 4.000 en de bouw van 12.000 woningen opgenomen, waarvan 80% binnenstedelijk. Ook hierin is een betere differentiatie in woonmilieus een belangrijk uitgangspunt. De bouw van de 12.000 woningen is er mede op gericht om het totaal aantal van 175.000 woningen in de stedelijke regio's in de Zuidvleugel te realiseren.

Voor de periode 2010-2015 is, als onderdeel van de opgave voor de Drechtsteden, voor Dordrecht een bouwopgave van 5.000 a 6.000 woningen overeengekomen. Circa 75% hiervan wordt binnen het bestaand stedelijk gebied gerealiseerd, waartoe ook Stadswerven behoort. Deze bouwopgave kan met onderhavige herziening voor een deel dus gerealiseerd worden.

#### *Achterliggend onderzoek woningbehoefte*

De aantallen in de woonvisie en de verstedelijkingsafspraken zijn gebaseerd op prognoses voor de demografische ontwikkeling en onderzoek naar de kwalitatieve woningbehoefte. Voor 2010-2020 werd in de Pearlprognose van 2008 een groei verwacht van 6.700 huishoudens. De Primosprognose 2009 kwam uit op een groei van 7.100 huishoudens. De recente Primosprognose 2011 komt inmiddels uit op een groei van 8.600 huishoudens. Deze toename wordt veroorzaakt door de toegenomen buitenlandse migratie.

Voor de kwalitatieve woningbehoefte is zowel gebruik gemaakt van het Woonwensenonderzoek Drechtsteden uit 2006, als de kwalitatieve Woningmarktverkenning Zuid-Holland 2007, waarin ook gegevens voor de Drechtsteden zijn opgenomen. Daarnaast vindt twee à driejaarlijks een verhuisonderzoek naar de feitelijke verhuizingen plaats. Ook wordt de afzet van woningen maandelijks gemonitord. Regelmatig worden nieuwe verkenningen verricht naar de actuele situatie op de woningmarkt. Kwalitatief blijkt er vooral behoefte aan centrum- en levendig stedelijk, rustig stedelijk en groenstedelijke woonmilieus. Het plan Stadswerven is de locatie die het beste voldoet aan de vereisten van het levendig stedelijke woonmilieu: gelegen nabij de vele centrumvoorzieningen, waarvan er een aantal naar het project Stadswerven zijn verplaatst in het Energiehuis.

#### *Actualisatie*

Intussen zijn, als gevolg van de economische crisis, de vooruitzichten op de woningmarkt slechter geworden. Momenteel is de afzet van koopwoningen ongeveer gehalveerd. Het aandeel huur stijgt weliswaar, maar compenseert niet de teruggang in de koop. Aan de andere kant zijn de demografische gegevens waarop de Woonvisie is gebaseerd niet substantieel veranderd. De bevolking groeit nog steeds licht en als gevolg van de vergrijzing zal het aantal huishoudens blijven toenemen. Voor de Drechtsteden is de verwachting dat er zeker tot ca. 2030 sprake zal zijn van groei.

Voor een prognose op de middellange termijn is voor de periode 2010-2020 in de rapportage Wonen in de Drechtsteden 2012 een 'marktruimte' ingeschat voor het aantal woningen dat tot 2020 in totaal (koop en huur) kan worden opgeleverd op basis van een inschatting van de mogelijke afzet. Dit aantal wordt jaarlijks ingeschat en wordt nu geraamd op ca. 7.000 woningen. Inmiddels is op een aantal andere Dordtse locaties het aantal woningen teruggebracht, of wordt voorlopig afgezien van woningbouw.

Ook bij de kleinere marktruimte is en blijft de locatie Stadswerven zodoende één van de belangrijkste locaties, zeker voor het levendige stedelijke woonmilieu. Vanuit de afzet is daarbij flexibiliteit in programma en afzet in kleine tranches wenselijk. Binnen de totale

woningbehoefte is voldoende ruimte voor het project Stadswerven. Daarbinnen is ruimte voor particulier opdrachtgeverschap.

Met het project Stadswerven worden de hogere inkomens behouden voor de Drechtsteden, waarbij de specifieke kwaliteiten van de locatie, o.a. de ligging aan het water en het centrum zorgt dat deze locatie onderscheidend is van in- en uitbreidingslocatie elders in Dordrecht en omgeving. Daardoor wordt vanuit beleidsmatig oogpunt de meerwaarde van ontwikkeling van deze locatie hoog ingeschat.

Met deze herziening kan dit beleid worden uitgevoerd.

### **4.3 Gemeentelijk beleid**

#### **4.3.1 Structuurvisie 2020**

In de op 7 april 2009 vastgestelde structuurvisie Dordrecht 2020 wordt het gebied Stadswerven aangeduid als "nieuwe stad aan het water".

Voor wat betreft het leefmilieu is aangehaakt bij: "levendig stedelijk". Hierbij is sprake van een sterke menging van functies in een hoge dichtheid. Het gaat om functies als wonen, kantoren en allerlei (al dan niet themagerelateerde) commerciële en maatschappelijke voorzieningen.

De in De Stadswerven te realiseren bijzondere publieksvoorzieningen dragen bij aan de versterking van het woon-, werk- en leefklimaat in de stad.

De relatie van Stadswerven met het water zal nog intenser worden door het aanleggen van een centraal "waterplein" bij het Wantij (in onderhavig plangebied), met omringend wandelgebied en ondersteunende voorzieningen, waaronder het inmiddels als hotel/restaurant in gebruik genomen Watertorenterrein.

Zoals hiervoor al uiteengezet past het plan binnen de provinciale/regionale woningbouwopgave voor Dordrecht.

# 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 te (laten) uitvoeren. 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 nederzettingspatronen, 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 verdrinken 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.

## **5.1.2 Onderzoek**

### *Archeologie*

In de toelichting op het bestemmingsplan De Stadswerven is verslag gedaan van het verkennende onderzoek naar de eventuele aanwezigheid van archeologische waarden. Noordelijk van het Wantij is pas in de 19e eeuw definitief sprake van land. Het oude oppervlak van beide gebiedsdelen is zo sterk vergraven (door aanleg van havens, sloopshellingen, slibvijvers en gebouwen en het aanbrengen van ophooglagen in de 18e, 19e en 20e eeuw) dat de kans op het aantreffen van onverstoorte archeologische sporen uit de Middeleeuwen en Nieuwe Tijd (onder de huidige ophooglaag) erg klein is. Op grond van de onderzoeksresultaten werd geconcludeerd dat er geen aanleiding is om beschermende maatregelen in het bestemmingsplan op te nemen.

### *Cultuurhistorie*

Buiten het plangebied is een kraanbaan aanwezig. Naar de inpasbaarheid daarvan in het stedenbouwkundig ontwerp vindt bij schrijven van deze toelichting een onderzoek plaats. Buiten het plangebied bevindt zich aan de Noordendijk 144 de molen "Kijck over den Dijck". Molens maken deel uit van het totale cultuurlandschap. Met het oog hierop heeft de provincie criteria ontwikkeld die tot doel hebben om de vrije windvang en de zichtbaarheid van molens voldoende te garanderen.

Deze molenbiotoop beslaat een gebied van 400 meter uit het hart van de molen. In deze zone gelden beperkingen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Met deze molen is in deze herziening rekening gehouden.

### **5.1.3 Conclusie**

In het plangebied zijn geen archeologische waarden aanwezig. Met de molen aan de Noordendijk is voldoende rekening gehouden.

## **5.2 Bodemkwaliteit**

### **5.2.1 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.

In dit bestemmingsplan is van een nieuwe functie geen sprake.

#### *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.

### **5.2.2 Onderzoek**

Voor het bestemmingsplan De Stadswerven heeft bodemonderzoek plaatsgevonden. Uit deze toelichting: "Uit onderzoek is gebleken dat de bovenste 1,5 m. verontreinigd is met zware metalen en PAK. Deze verontreinigingen hebben een immobiel karakter. In deze laag worden ook forse bijmengingen aangetroffen met sintels, slakken en puin. Naast deze immobiele verontreinigingen komen ook spots met mobiele verontreiniging voor, meestal in de vorm van olie in grond en grondwater als gevolg van morsing en/of lekkage van opslagtanks. Het slib op de bodems van de havens is eveneens sterk verontreinigd met een cocktail van zware metalen, olie, PAK en andere organische microverbindingen. Ter plaatse van een voormalige oever van een historische watergang wordt op ca. 2 m. diepte een forse verontreiniging met creosoot aangetroffen (ca. 100 jaar oud en nauwelijks verspreid)."

Voor de aanpak van deze verontreinigingen is in 2005 een raamsaneringsplan opgesteld. Het bevoegd gezag heeft hiermee op 20 mei 2005 ingestemd. Bij schrijven van deze toelichting wordt de bodem van de deelgebieden A en B gesaneerd op grond van het detailplan immobiele sanering deelgebieden A en B (beschikking d.d. 1 juli 2011). Daarna wordt de grond bouwrijp gemaakt. Het woonrijp maken en de bouw van woningen/garages en de aanleg van tuinen maken deel uit van de sanering.

### **5.2.3 Conclusie**

De conclusie is dat de bodem geschikt is/wordt gemaakt voor woningbouw.

## **5.3 Duurzaamheid**

### **5.3.1 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.

### **5.3.2 Onderzoek**

In hoofdstuk 3.6 is aandacht besteed aan duurzaamheid.

### **5.3.3 Conclusie**

Het bestemmingsplan voldoet aan het beleid op het gebied van duurzaamheid.

## 5.4 Externe veiligheid

### 5.4.1 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 (EV) 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 overlidde 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 overlidde 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.

#### \* *Externe Veiligheidsbeleid spoor, rijksproject Basisnet*

Het rijksproject Basisnet is er op gericht een knelpuntvrij netwerk voor vervoer van gevaarlijke stoffen tot stand te brengen.



#### *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<sup>-6</sup> 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.

#### **5.4.2 Onderzoek**

Naar een aantal milieuaspecten heeft de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid onderzoek verricht. Het onderzoek is opgenomen in *bijlage 2* bij deze toelichting.

Eén van de onderzochte aspecten is externe veiligheid. Uit het onderzoek blijkt dat het plaatsgebonden risico vanwege het transport over de Beneden - Merwede geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling van dit gebied. Uit de uitgevoerde risicoanalyse komt naar voren dat er geen sprake is van enig groepsrisico. Een beperkte verantwoording van het groepsrisico volstaat hiervoor. De veiligheidsregio ZHZ dient in de gelegenheid gesteld te worden te adviseren over het voorontwerp van het bestemmingsplan. Met het plasbrandaandachtsgebied van 25 meter vanaf de oeverlijn van de Beneden - Merwede is in deze herziening rekening gehouden.

De Veiligheidsregio is in het overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening uitgenodigd over het voorontwerp te adviseren. Het advies is als *bijlage 2* bij de toelichting gevoegd. Het advies leidt niet tot aanpassingen van onderhavige herziening.

#### **5.4.3 Conclusie**

Vanuit het oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

## 5.5 Natuur

### 5.5.1 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 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (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 EL&I.

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 2008 heeft de gemeenteraad het Beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur 2008-2013 vastgesteld. De doelstelling van de SES is behoud en ontwikkeling van natuur met een optimale diversiteit, waarbij zoveel mogelijk wordt uitgegaan van gebiedseigen soorten en habitats.

De Stedelijke Ecologische Structuur is opgehangen aan een aantal thema's. Een van de thema's is "Dordrecht rivierenstad". Het water en de nabijheid van de Biesbosch drukken hun stempel op de natuur in de stad.

#### **5.5.2 Onderzoek**

Naar de flora en fauna in het gebied heeft in 2011 onderzoek plaatsgevonden. De werkzaamheden, waarvoor dit onderzoek was verricht, zijn uitgevoerd volgens een ecologisch werkprotocol.

#### **5.5.3 Conclusie**

Het bestemmingsplan voldoet aan het beleid en wet- en regelgeving voor wat betreft de bescherming van flora en fauna en van natuurgebieden.

## **5.6 Geluid**

### **5.6.1 Regelgeving en beleid**

Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) dient de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen, die gelegen zijn binnen de geluidszone van een weg, in dit geval de Oranjelaan en de Merwedestraat, getoetst te worden aan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (voorkeursgrenswaarde) van 48 dB.

Bij een overschrijding van de ten hoogst toelaatbare waarde kunnen burgemeester en wethouders onder voorwaarden hogere (grens)waarden vaststellen. De maximaal aan te vragen en vast te stellen hogere waarden zijn gemaximeerd in de Wgh. De maximale ontheffingswaarde is 63dB.

Bij wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur vindt geen toets aan de Wet geluidhinder plaats. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is echter ook de geluidbelasting van de 30 km/uur weg, namelijk de Maasstraat, in het plangebied onderzocht.

### **5.6.2 Onderzoek**

Naar een aantal milieuaspecten heeft de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid onderzoek verricht (zie *bijlage 1*). Hierin zijn verschillende geluidsbronnen onderzocht, namelijk het weg- en spoorverkeer, de industrie en de scheepvaart. Deze bronnen leveren geen belemmeringen op voor dit plan. Een hogere waardenprocedure op grond van de Wet geluidhinder is niet aan de orde.

De OZHZ doet wel een aantal aanbevelingen vanwege het scheepvaartlawaai op de Beneden - Merwede en het wegverkeerslawaai op de Maasstraat.

### **5.6.3 Conclusie**

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet geluidhinder en het voldoet voor wat betreft het akoestische klimaat aan de 30 km/uur wegen aan het criterium van een goede ruimtelijke ordening.

## **5.7 Groen**

### **5.7.1 Regelgeving en beleid**

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

### **5.7.2 Onderzoek**

Binnen de bestemming Verkeer zijn groenvoorzieningen mogelijk. In de Maasstraat zal een plantsoen worden aangelegd. Zie ook hoofdstuk 3.

### **5.7.3 Conclusie**

Het bestemmingsplan voldoet aan het beleid van de gemeente.

## 5.8 Luchtkwaliteit

### 5.8.1 Regelgeving en beleid

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn in bijlage 2 grenswaarden voor de luchtkwaliteit gesteld voor enkele stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Van deze twee stoffen is bekend dat op sommige locaties in Nederland de grenswaarde (bijna) wordt overschreden. Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer moeten deze grenswaarden in acht worden genomen bij het nemen van een besluit op grond van artikel 3.1, 3.26 of 3.28 van de Wet ruimtelijke ordening.

Indien het uitoefenen van bevoegdheden (zoals het vaststellen van bestemmingsplannen en het verlenen van projectomgevingsvergunningen gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen bestuursorganen die bevoegdheden uitoefenen wanneer aannemelijk is gemaakt dat sprake is van één van onderstaande gronden (artikel 5.16 Wm):

- de activiteit leidt niet tot het overschrijden van de in de wet genoemde grenswaarden;
- de luchtkwaliteit verbetert per saldo als gevolg van de activiteit of blijft ten minste gelijk;
- de activiteit draagt niet in betekenende mate bij aan de concentratie van een stof waarvoor in de wet grenswaarden zijn opgenomen;
- de ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Projecten die "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreinigingen hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Hiervoor wordt een grens gehanteerd van 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Dit betekent dat voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> projectbijdragen zijn toegestaan van maximaal 1,2 µg/m<sup>3</sup>. Als van een project aannemelijk is gemaakt dat het niet meer dan 1,2 µg/m<sup>3</sup> aan de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> bijdraagt, is het 'NIBM' en vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht uit de Wet milieubeheer.

Indien een bestemmingsplan wel "in betekenende mate" bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, is het van belang om te toetsen of de grenswaarden niet overschreden worden. Indien geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, dan kan het bestemmingsplan worden vastgesteld.

### 5.8.2 Onderzoek

Naar een aantal milieuaspecten heeft de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid onderzoek verricht (zie *bijlage 1*). Als gevolg van de 2e herziening zal de luchtkwaliteit niet verslechteren. De herziening voldoet aan de saldobenadering (artikel 5.16 lid 1 sub b Wet milieubeheer). Daarnaast blijkt uit de monitoringstool dat in 2011, 2015 en 2020 dat nergens rondom het plangebied de jaargemiddelde grenswaarde voor de stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) wordt overschreden. De luchtkwaliteitseisen vormen dan ook geen belemmering voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

### 5.8.3 Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet milieubeheer en voldoet voor wat betreft de luchtkwaliteit aan het criterium van een goede ruimtelijke ordening.

## **5.9 Verkeer en vervoer**

### **5.9.1 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. In het plan wordt een duidelijke keuze gemaakt voor het versterken en verbeteren van de radialen naar de binnenstad.

In het beeldregieplan is aandacht besteed aan de ontsluiting van het plangebied. Hierin wordt het volgende opgemerkt: "Een tweede eigenschap van de Kop van de Staart is de kenmerkende rangschikking van de stedelijke infrastructuur. Er is de gestrekte en vloeiende curve van de beplante Merwedestraat tot aan de Prins Hendrikbrug. De Merwedestraat speelt met de bestaande langste secundaire as die over de Staart aan de Wantijzijde ligt: dat is de Maasstraat. Door de curve en rechtstand in de Merwede-straat is de stadsplattegrond van de bestaande bebouwing zeer coherent en altijd op de as, de hoofdinfrastructuur en het water aan weerszijden georiënteerd. Het nog bestaande verlengde van de Maasstraat kan in de nieuwe stadsplattegrond voor de bebouwing op de Kop van de Staart dezelfde ruimtelijke organiserende functie vervullen. De Maasstraat keert daarom zeer zeker in de nieuwe stadsplattegrond terug. Bovendien kan deze secundaire as op de Punt van de Kop van de Staart de fysieke verbinding met de binnenstad aangaan. En aangezien de Merwedestraat buiten haar curve aan de Merwedezijde nog zoveel stedelijk gebied 'laat liggen' kan, geïnspireerd op de Maasstraat, een tweede secundaire as worden geïntroduceerd. Deze voert juist achterlangs de Merwedekade. Het effect van de ingreep is goed. De Kop van de Staart ontwikkelt in de plattegrond ineens 'dikte' voor (het herstel van) een stedelijk interieur. De nieuwe as heeft bovendien een enorm effect op de samenhang met de rest van de Staart. De verbinding over de open scheg van het Wervenpark wordt hiermee contrastrijk en evident onderdeel in een dagelijks gebruik. En de nieuwe as heeft grote mogelijkheden voor het afwikkelen van de fasering, voor het aantakken van de infrastructuur en voor het initiëren en situeren van de voorzieningen. Haast ongemerkt is met het bovenstaande al heel veel bepaald voor de beeldregie van de ontwikkeling van de Kop van de Staart, met het (omvangrijke) nieuwe programma. De Merwedekade krijgt een ruim kenmerkend profiel en over de lengte een schakering. De bebouwing houdt hier altijd afstand tot de rivier. Het ligt voor de hand die ruimte direct te benutten voor de hoogste gebouwen en de hoofdinfrastructuur. Het autoverkeer kan zo meteen van de Maasstraat naar de Merwedekade worden afgeleid. En met de tweede oost-west as aan de Merwedezijde hoeft de brugverbinding met de binnenstad (op de Punt) alleen voor langzaam verkeer te worden gemaakt. De Wantijzijde kan meer afwisselend worden bebouwd: de oever is hier vloeiend en de afstand tot het water is vrij in te vullen."

### **5.9.2 Onderzoek**

#### *Verkeersstructuur*

Het gebied de Kop van de Staart is omsloten door het Wantij, Beneden - Merwede en de Merwedestraat, Deze straat is de primaire invalsweg voor het gemotoriseerde verkeer uit

noordelijke richting naar het centrum van Dordrecht (binnenstad en 19e eeuwse Schil). Deze invalsweg is vanaf de N3 vormgegeven met 2x2 rijstroken en wordt ten zuiden van het Wantij vervolgd met hetzelfde profiel. De kruising met het Wantij is op de Prins Hendrikbrug; de brug is uitgevoerd met 3 rijstroken die dynamisch gebruikt kunnen worden. Zo zijn er normaliter 2 rijstroken beschikbaar voor het verkeer dat de stad verlaat en de ochtendspits zijn er 2 rijstroken beschikbaar voor het verkeer dat de stad in komt. Bij brugopeningen of calamiteiten zijn andere indelingen mogelijk voor respectievelijk bus- en hulpdiensten.

In het gebied Kop van de Staart is de Maasstraat de ontsluitingsweg, die vanaf de Merwedestraat richting de punt gaat waar Wantij en Beneden - Merwede samenkomen. De aansluiting met de Merwedestraat verloopt via een met verkeerslichten geregeld kruispunt. Dit is een vierarmig kruispunt; de Maasstraat vervolgt aan de oostzijde van de Merwedestraat langs het Wantij en heeft daar als woonstraat een beperkte verzamel functie voor dit westelijke gedeelte van de Staart.

Het kruispunt Merwedestraat – Maasstraat is een bijzonder kruispunt. Dit vanwege de ligging nabij de Prins Hendrikbrug op korte afstand, de overgang tussen 2x2 rijstroken en 3 rijstroken en de bus die in zuidelijke richting in het midden halteert. Richting Stadswerven is er komend vanuit het centrum een linksafvak met een minimale lengte; komend vanuit de richting N3 is de meest rechtse strook gecombineerd voor het rechtdoorgaande verkeer naar het centrum en het rechtsafslaande verkeer richting De Kop van de Staart.

Bij ontwikkelingen die op de Kop van de Staart gaan plaatsvinden en het gefaseerd vorm krijgen van Stadswerven blijft de Maasstraat als hoofdontsluiting van dit gebied gehandhaafd, waarbij het eerste deel van deze ontsluiting een beoogd snelheidsregiem van 50 km/h krijgt. Het restende deel van de Maasstraat en de rest van het gebied wordt ingericht voor een maximumsnelheid van 30 km/h of lager.

Vanuit de Merwedestraat eindigt de Maasstraat voor het gemotoriseerde verkeer in een T-splitsing waarbij het verkeer richting Wantijkade of richting Merwedekade kan rijden; rechtdoor zal een fietsverbinding worden gerealiseerd die via de in het stedenbouwkundig plan opgenomen brug over de Wantij uit zal komen op het Noorderhoofd. Via de Riedijksbrug zal deze fietsinfrastructuur bij het Otto Dickeplein eindigen en zal er een rechtstreekse fietsverbinding met de binnenstad zijn. Hiervan zullen ook fietsers uit de overige gebieden van de Staart kunnen profiteren.

Het gemotoriseerde verkeer zal in de toekomst na de ontwikkelingen van het oostelijke deel van Stadswerven - noord, een tweede – meer secundaire – ontsluiting krijgen via de Papendrechtsestraat.

#### *Openbaar vervoer*

In Stadswerven- noord is geen openbaar vervoer voorzien. Aan de rand van het plangebied is een lijnenbundel gesitueerd op de Merwedestraat met bushaltes in het gebied tussen Papendrechtsestraat en Maasstraat. Deze lijnenbundel betreft zowel streek- als stadslijnen en hebben alle een directe verbinding met station Dordrecht.

#### *Verkeersontwikkelingen*

De verkeersstromen op de Maasstraat zullen toenemen ten opzichte van de situatie waarin alleen bedrijven gevestigd waren op de Kop van de Staart. Ook zal de verdeling van het verkeer over de dag heen en de drukste richtingen per dagdeel veranderen: het verkeer zal zich concentreren rond de spitsen en in de ochtendspits zal het verkeer Stadswerven - noord verlaten en in de avondspits zal het verkeer het gebied weer inrijden. Hierdoor komt er meer druk op de kruising Merwedestraat-Maasstraat. Naar verwachting zullen ook de verkeersstromen op de primaire invalsroute Merwedestraat – Prins Hendrikbrug – Oranjelaan toenemen, als gevolg van autonome ontwikkelingen.



Vergeleken met het vigerende bestemmingsplan worden er echter slechts in beperkte mate publieksaantrekkende voorzieningen ontwikkeld op Stadswerven - noord, waardoor de verkeersstromen beperkt blijven. Dit is gunstig voor de luchtkwaliteit en geluid. Tijdens de ontwikkelfase van Stadswerven - noord zijn er tijdelijke publieksaantrekkende functies voorzien.

#### *Gefaseerde aanpassingen ontsluiting*

De ontwikkeling van het gebied Stadswerven - noord verloopt gefaseerd. De capaciteit van de ontsluitingswegen is momenteel voldoende. Op middellange termijn zal grootschalig onderhoud plaatsvinden op de primaire invalroute Merwedestraat – Oranjelaan. Hierbij zal ook het kruispunt Mewedestraat – Maasstraat meegenomen worden. Het is mogelijk om tijdens deze grootschalige onderhoudswerkzaamheden de kruispuntvorm aan te passen. Hierover zal in dat kader worden besloten.

#### *Ontsluiting*

De ontsluitingswegen in het plangebied zijn bestemd tot Verkeer.

#### *Parkeren*

De parkeervoorzieningen voor bewoners in Stadswerven - noord zijn voorzien op eigen terrein en maken onderdeel uit van de gebouwde omgeving. Bezoekers kunnen op straat parkeren, voornamelijk aan de randen van het gebied (de kaden).

In hoofdstuk 3.3. is aandacht besteed aan de parkeernorm.

### **5.9.3 Conclusie**

Het plan voldoet aan het beleid van de gemeente.

## 5.10 Water

### 5.10.1 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.

#### *Beleidsregels grote rivieren*

Voor de toepassing van artikel 6.12 Waterbesluit (vergunningplicht) zijn beleidsregels, de Beleidsregels grote rivieren, vastgesteld. De doelstelling van die regels is de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het rivierbed te behouden en ontwikkelingen tegen te gaan die de mogelijkheid tot rivierversuiming door verbreding en verlaging nu en in de toekomst feitelijk onmogelijk te maken.

Het Wantij is aangewezen als bergend regime (artikel 4).

#### *Beleid buitendijkse waterveiligheid, provincie Zuid-Holland*

Vanwege de toegenomen behoefte aan buitendijks bouwen, heeft de provincie de afgelopen jaren samen met belanghebbende partijen, waaronder de gemeente Dordrecht, gewerkt aan waterveiligheidsbeleid voor buitendijks bouwen.

Doel van het beleid is het helpen van gemeenten om de waterveiligheidsrisico's van buitendijkse ontwikkelingen inzichtelijk te maken, zodat zij daarmee bewust kunnen omgaan en eventuele maatregelen kunnen afwegen.

Het buitendijkse waterveiligheidsbeleid is sinds 30 januari 2013 opgenomen in de Provinciale Structuurvisie en de Provinciale Verordening. Zie hierna onder 5.10.2.

#### *Waterschapsbeleid*

In het Waterbeheerplan 2009-2015 (2009) staat hoe waterschap 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 vuiluitworp uit het gemengde rioolstelsel en verlaagd de hydraulische belasting van de afvalwaterzuivering.

#### *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 inspeliend 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.

### **5.10.2 Onderzoek**

Door de bijzondere locatie van dit plangebied is uitvoerig onderzoek verricht naar de relatie met het water en waterveiligheid. De Stadswerven ligt immers buitendijks. Rijkswaterstaat is de waterbeheerder.

Er is vanouds een sterke relatie met het water, bestaande uit de rivieren de Beneden - Merwede en het Wantij. Beide rivieren zijn rijkswateren en vervullen een belangrijke rol voor de waterhuishouding en het verkeer over water. Is de Beneden - Merwede van grote betekenis als verbinding voor het goederenvervoer (binnenvaart), het Wantij is dat vooral voor de recreatievaart.

In het Masterplan en de verdere uitwerkingen is veel aandacht aan de relatie met het water besteed (Urban Flood Management). Rijkswaterstaat is bij de planvorming betrokken. Zie voor het overige hoofdstuk 3.

Rijkswaterstaat heeft op 27 september 2011, 028.0957.A.wtw2845, een watervergunning verleend. Die vergunning maakt het mogelijk om de in de rijkswaterstaatswerken en de beschermingszone van de Beneden - Merwede en het Wantij bepaalde werken en werkzaamheden uit te voeren.

In de Verordening Ruimte van de Provincie Zuid-Holland is in artikel 12 bepaald dat een bestemmingsplan voor buitendijks gelegen gronden dat nieuwe bebouwing mogelijk maakt, een toelichting moet bevatten over de inschatting van het slachtofferrisico van een eventuele overstroming.

Onderhavige 2e herziening van het vigerende bestemmingsplan De Stadswerven uit 2005 is nodig om (een deel van) het plan voor de kop van de Staart te kunnen verwezenlijken.

Dit bestemmingsplan kent de nodige flexibiliteit met meervoudig grondgebruik om gedurende de ontwikkeling van het nieuwe stedelijk gebied blijvend te kunnen inspelen op veranderende marktomstandigheden. Voor de berekening is uitgegaan van het oorspronkelijk geplande programma in het voorontwerp van de 2e herziening. Daarbij is een (ruime) inschatting gemaakt van het bijbehorende aantal aanwezige personen:

De Erven: 120 laagbouwoningen en 130 appartementen = circa 525 bewoners.

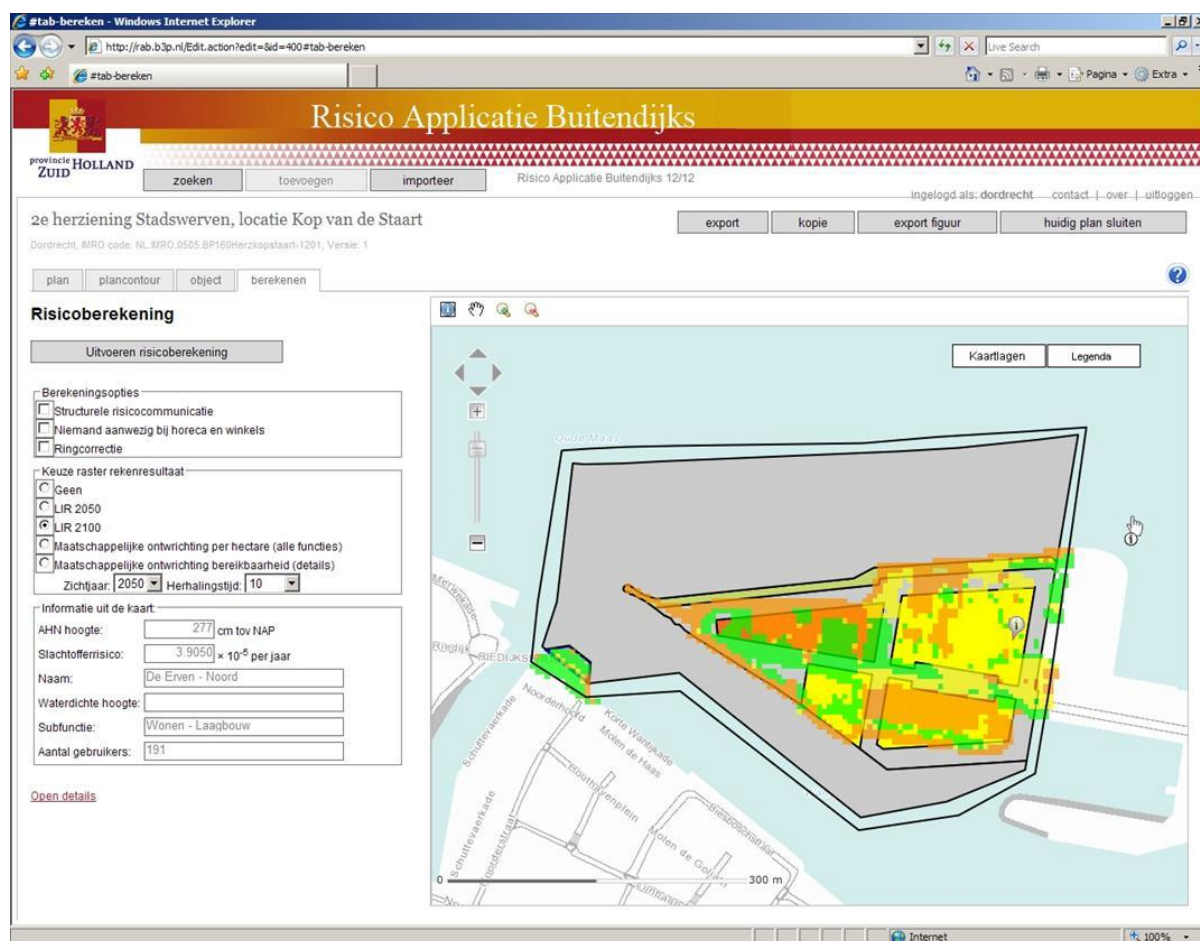
De Punt: 165 woningen = circa 350 bewoners.

Hotel max 3500 m<sup>2</sup> is circa = 350 personen.

Horeca oppervlak 1000 m<sup>2</sup> = 100 personen.

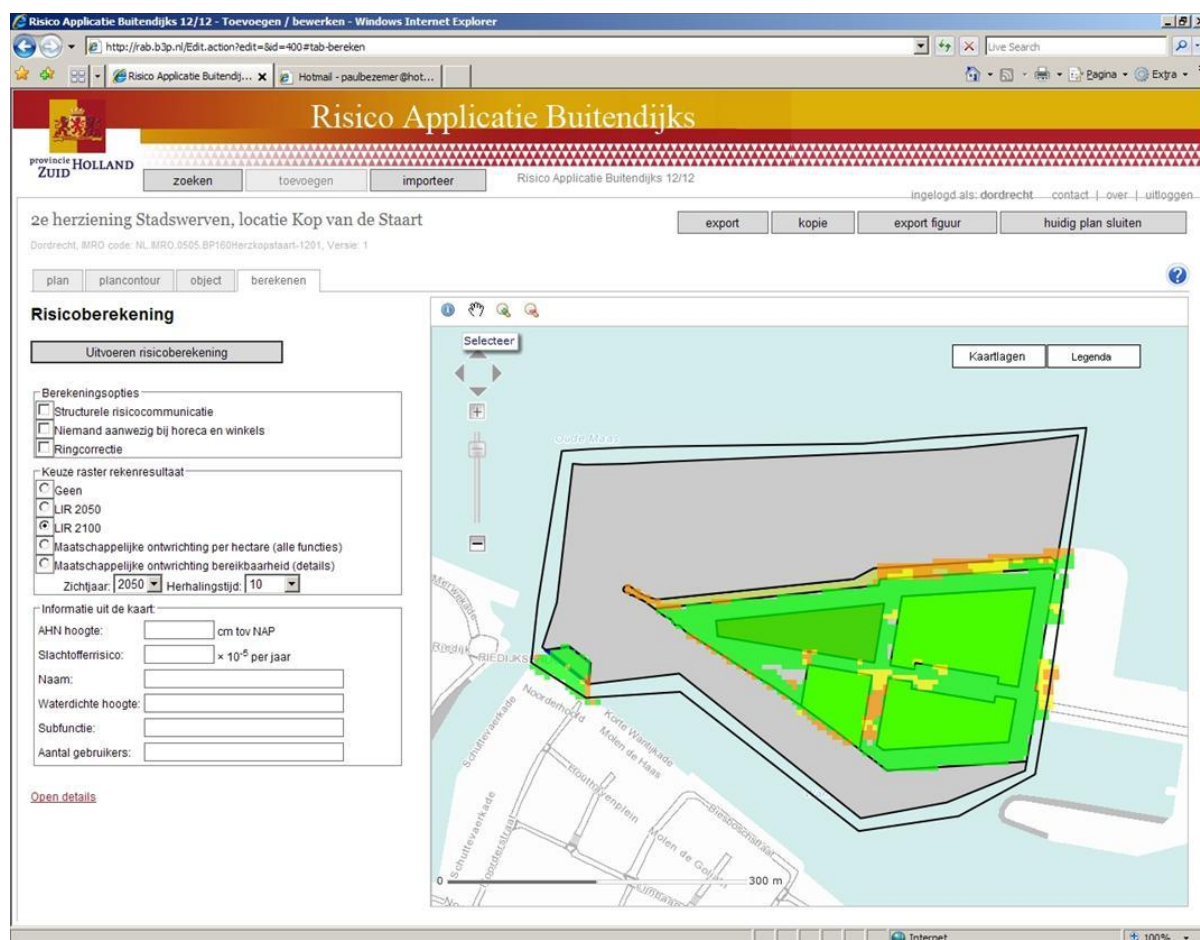
Detailhandel of andere invulling 1000 m<sup>2</sup> = 100 personen.

Een risicoberekening voor het Lokaal Individueel Risico (LIR) in 2100 laat zonder maatregelen het volgende beeld zien:



Dit beeld is grotendeels te verklaren doordat de hoogte van het maaiveld in AHN is gelegen rond de 2,5 meter boven NAP. Dit is een hoogte waarbij het gebied een kans tot overstromen kent en met de huidige plannen een kans op dodelijke slachtoffers.

In gedetailleerde tekeningen van het plangebied wordt de Maastraat op 5,00 + NAP aangelegd en de begane grond van de woongebouwen sluit daarbij aan. In het ontwerp van de gebouwen is hiermee rekening gehouden, waardoor er voor de waterdichte hoogte van de gebouwen 500 kan worden ingevuld. Hiermee verandert het beeld van het slachtoffer risico in 2100 als volgt:



Het omslagpunt naar een situatie waarin de kans op dodelijke slachtoffers kleiner dan  $10^{-5}$  is, ligt in de risicoapplicatie op circa + 3.00 m NAP.

Met de voorgestelde stedenbouwkundig uitwerking van het plan (zie hoofdstuk 3.5) is maatschappelijke ontwrichting van functies en van de bereikbaarheid in dit plangebied niet aan de orde.

### 5.10.3 Conclusie

In het bestemmingsplan is met het water voldoende rekening gehouden. Het plan voldoet aan de watervergunning.

# HOOFDSTUK 6 Juridische planbeschrijving

## 6.1 Aanleiding

De aanleiding voor onderhavige herziening is dat de nieuwe stedenbouwkundige opzet en het programma niet passen in het vigerende bestemmingsplan De Stadswerven.

Dit zijn de belangrijkste strijdigheden voor deelgebied A:

- de oorspronkelijke oeverlijn wordt gehandhaafd; dat is in strijd met het bestemmingsplan De Stadswerven (bestemming Waterstaatsdoeleinden);
- de hotelfunctie is in strijd met de bestemming Binnenstedelijk Woongebied;
- het zuidelijke bouwblok is buiten het bouwvlak gesitueerd.

De belangrijkste strijdigheden van deelgebied B met het bestemmingsplan zijn:

- de geplande waterwoningen aan de zuidzijde zijn in strijd met het bestemmingsplan;
- aan de zuidzijde is een nieuwe oeverlijn; de kade, rijweg en parkeervoorzieningen zijn in strijd met de bestemming Waterstaatsdoeleinden;
- een deel van de geplande bebouwing is buiten het bouwvlak gesitueerd;
- de woonbebouwing op de begane grond in het bouwblok aan de noordzijde is in strijd met de aanduiding "stedelijk plint".

Deze strijdigheden hebben geleid tot onderhavige 2e herziening van het bestemmingsplan De Stadswerven. Het plan is opgesteld als een zelfstandig digitaal bestemmingsplan.

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 onderhavig bestemmingsplan zijn bouwvlakken aangegeven, waarbinnen de zogenaamde hoofdbebouwing is toegestaan. De maximale bouwhoogte is op de verbeelding aangegeven.

Voor de opzet van de regels is aansluiting gezocht bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2008). Op ondergeschikte onderdelen kunnen de regels afwijken van de standaardregels, zoals die in Dordrecht worden gehanteerd.

## 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 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 (lid 1) aangegeven voor welke doeleinden de aangewezen gronden zijn bestemd. Per bestemming zijn bouwregels en eventueel afwijkingsbevoegdheden, nadere eisen en specifieke gebruiksregels opgenomen.

De bestemmingen zijn alfabetisch geordend:

### **Gemengd**

Binnen deze bestemming zijn meerdere functies mogelijk, zoals wonen, bedrijven, hotel en horeca. Beroepsuitoefening aan huis (inclusief de vrije beroepen) is onder voorwaarden mogelijk. Deze bestemming is toegekend aan het zuidelijke bouwblok van deelgebied A ("de Punt").

### **Verkeer**

De wegen in het plangebied zijn bestemd tot Verkeer. Binnen die bestemming kunnen ook groenvoorzieningen worden gerealiseerd.

### **Water**

Deze bestemming spreekt voor zich. Daar waar dit op de verbeelding is aangegeven, mogen maximaal 10 waterwoningen worden gerealiseerd met de bijbehorende bebouwing en voorzieningen. Het bestemmingsplan staat steigers toe.

### **Woongebied**

De bestemming Woongebied is bedoeld voor de woningbouw met bijbehorende voorzieningen in deelgebied B ("de Erven"), zoals tuinen, parkeervoorzieningen en ontsluitingen. Ook andere functies, zoals dienstverlening, zijn na toepassing van een afwijkingsbevoegdheid mogelijk.

### **Leiding**

Ter bescherming van de ondergrondse waterleiding (doorsnede 60 cm) is een dubbelbestemming opgenomen. Voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden is een vergunningplicht opgenomen.

## **6.4 Algemene regels**

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

- \* Antidubbeltelbepaling;  
Het artikel "Antidubbeltelbepaling" beoogt 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 opgenomen, zoals extra bouw mogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen, bijvoorbeeld kozijnen.
- \* Algemene gebruiksregels;  
Deze gebruiksregels geven aan wat in het plan in ieder geval onder verboden gebruik wordt verstaan. Daarnaast komen er nog bijzondere gebruiksregels voor, namelijk over ondergeschikte horeca en over beroepsuitoefening aan huis. Een van de gestelde voorwaarden bij die laatste functie is dat er geen uiterlijke kenmerken mogen zijn. Hieronder worden reclameborden en -vlaggen verstaan. Een naambord is wel mogelijk. Doel van deze regeling is dat het uiterlijk van de woning behouden blijft.
- \* Algemene afwijkingsregels;  
In dit artikel is in aanvulling op de afwijkingsbevoegdheden uit de bestemmingsregelingen nog een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen voor onder meer bouwwerken van openbaar nut, de plaats en richting van bouwgrenzen en het plaatsen van uitingen van beeldende kunst.

## **6.5 Overgangs- en slotregels**

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het ter inzage leggen van het ontwerp van het plan, maar dat strijdig is met het nieuwe bestemmingsplan. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden gehandhaafd, voortgezet of gewijzigd. Deze regeling heeft voor dit bestemmingsplan geen betekenis. Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient deze regeling wel te worden getroffen.

In de slotregel is de officiële naam van het plan opgenomen. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.



## **HOOFDSTUK 7 Economische uitvoerbaarheid**

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.12) dient de gemeenteraad een exploitatieplan vast te stellen voor de gronden waar een aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het Besluit ruimtelijke ordening staat wat wordt verstaan onder een aangewezen bouwplan. Het gaat daarbij om onder meer de bouw van één of meer woningen. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in de bouw van meerdere woningen.

Een exploitatieplan is niet nodig als de kosten van het bestemmingsplan anderszins verzekerd zijn. Dit kan met een overeenkomst of via de gronduitgifte. In mei 2011 heeft de gemeenteraad een raamkoopovereenkomst gesloten. De kosten van het bestemmingsplan zijn opgenomen in de grondprijs. Ook bij particulier opdrachtgeverschap zullen de kosten via de gronduitgifte worden verhaald.

Het opstellen van een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro is om deze reden achterwege gelaten.

## **HOOFDSTUK 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

### **8.1 Inspraak**

Vanaf 20 september 2012 heeft de 2e herziening bestemmingsplan De Stadswerven, locatie Kop van de Staart zes weken als voorontwerp ter inzage gelegen. Het plan is ook op de website geplaatst. Op 1 oktober 2012 vond een bewonersavond plaats. Verwezen wordt naar *bijlage 3* waarin een rapportage van de inspraakronde is opgenomen.

### **8.2 Overleg**

De volgende instanties zijn om een reactie verzocht in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening:

1. Provincie Zuid-Holland (digitaal formulier)
2. Rijkswaterstaat
3. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
4. Waterschap Hollandse Delta
5. KPN Telecom Netwerkdiensten
6. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
7. Kamer van Koophandel
8. Tennet TSO
9. Nederlandse Gasunie
10. Veiligheidsregio ZHZ
11. Ministerie van Defensie
12. ProRail
13. Gemeente Papendrecht

In *bijlage 3* bij deze toelichting, de notitie inspraak- en overlegreacties, zijn de reacties beantwoord.