

# **Toelichting bestemmingsplan 'Tankstation Laan der VN'**

Gemeente Dordrecht  
fase: vastgesteld bestemmingsplan  
datum: maart 2018

## Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3 Vigerend bestemmingsplan	5
1.4 Leeswijzer	5
HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving	6
2.1 Bestaande situatie	6
2.2 Toekomstige situatie	6
HOOFDSTUK 3 Beleidskader	7
3.1 Rijksbeleid	7
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	7
3.1.2 Amvb Ruimte	7
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	7
3.2 Provinciaal beleid	8
3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit	8
3.2.2 Verordening Ruimte	9
3.3 Gemeentelijk beleid	10
3.3.1 Structuurvisie Dordrecht 2040	10
3.3.2 Bestemmingsplan Zeehavens	10
HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten	11
4.1 Archeologie en cultuurhistorie	11
4.1.1 Regelgeving en beleid	11
4.1.2 Onderzoek	12
4.1.3 Conclusie	12
4.2 Bedrijven en milieuzonering	13
4.2.1 Regelgeving en beleid	13
4.2.2 Onderzoek	13
4.2.3 Conclusie	13
4.3 Bodemkwaliteit	13
4.3.1 Regelgeving en beleid	13
4.3.2 Onderzoek	13
4.3.3 Conclusie	15
4.4 Duurzaamheid	15
4.4.1 Regelgeving en beleid	15
4.4.2 Onderzoek	15
4.4.3 Conclusie	15
4.5 Externe veiligheid	16
4.5.1 Regelgeving en beleid	16
4.5.2 Onderzoek	17
4.5.3 Conclusie	20
4.6 Natuur	20
4.6.1 Regelgeving en beleid	20
4.6.2 Onderzoek	21
4.6.3 Conclusie	22
4.7 Geluid	22
4.7.1 Regelgeving en beleid	22
4.7.2 Onderzoek	23
4.7.3 Conclusie	23
4.8 Groen	23
4.8.1 Regelgeving en beleid	23
4.8.2 Onderzoek	23

4.8.3 Conclusie	23
4.9 Luchtkwaliteit	23
4.9.1 Regelgeving en beleid	23
4.9.2 Onderzoek	24
4.9.3 Conclusie	25
4.10 Verkeer en vervoer	25
4.10.1 Regelgeving en beleid	25
4.10.2 Onderzoek	25
4.10.3 Conclusie	25
4.11 Water	25
4.11.1 Regelgeving en beleid	25
4.11.2 Onderzoek	26
4.11.3 Conclusie	27
HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving	28
5.1 Planmethodiek	28
5.2 Regels	28
5.3 Verbeelding	29
HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid	30
HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	31
7.1 Inspraak	31
7.2 Overleg	31

# HOOFDSTUK 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

Op 25 juni 2013 is het bestemmingsplan 'Zeehavens' vastgesteld. Het betrof een actualisering van vijf verouderde bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan 'Zeehavens' heeft vooral betrekking op de verschillende bedrijventerreinen in de nabijheid van de Zeehavens.

In het bestemmingsplan is voor een locatie aan de Laan der VN ten zuiden van het Glazenplein, een mogelijkheid opgenomen om via een wijzigingsplan een tankstation (verkooppunt van motorbrandstoffen c.a.) te kunnen vestigen. Die mogelijkheid is opgenomen als compensatie voor het tankstation dat verdwijnt nabij de Zwijndrechtse brug.

Bij de verdere planvorming is geconstateerd dat het vooral vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid gewenster is deze voorziening te realiseren op een noordelijker gelegen locatie langs de Laan der VN.

Op deze nieuwe locatie ligt een gedeelte van de toegang tot het tankstation in het op 25 juni 2013 vastgestelde bestemmingsplan 'Weeskinderendijk - Laan der VN'.

Het gemeentebestuur wil aan deze nieuwe locatie voor het tankstation medewerking verlenen. Het plan is echter in strijd met de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. In dit bestemmingsplan 'Tankstation Laan der VN' wordt het tankstation mogelijk gemaakt.

## 1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt in het westen van Dordrecht en wordt als volgt begrensd:

in het noorden: begrenzing terrein nabij Mijlse haven

in het oosten: Laan der VN

in het zuiden: perceelsgrens nieuw tankstation

in het westen: begrenzing terrein bestaand bedrijf



### 1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt grotendeels het door de gemeenteraad op 25 juni 2013 vastgestelde bestemmingsplan 'Zeehavens'. Voor het meest noordelijke deel van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Weeskinderendijk - Laan der VN' eveneens vastgesteld door de raad op 25 juni 2013.

Onderstaand een fragment uit het bestemmingsplan 'Zeehavens'. Het tankstation komt deels binnen de bestemming 'Groen' en deels binnen de bestemming 'Verkeer'. Direct ten noorden van dit bestemmingsplan ligt het bestemmingsplan 'Weeskinderendijk-Laan der VN' met eveneens de bestemming 'Groen'.



*fragment geldend bestemmingsplan Zeehavens*

### 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 zijn enkele algemene, in ieder bestemmingsplan voorkomende, onderdelen beschreven. In hoofdstuk 2 is de bestaande situatie beschreven en wordt de nieuwe situatie toegelicht.

In hoofdstuk 3 komt het beleid van rijk, provincie en gemeente aan de orde. Bij de beschrijving van de omgevingsaspecten in hoofdstuk 4 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 5 is een juridische planbeschrijving opgenomen.

De hoofdstukken 6 en 7 gaan achtereenvolgens in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

# HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving

## 2.1 Bestaande situatie

De locatie van het tankstation ligt in de strook tussen de Laan der VN en de loods van Van der Wees in het Zeehavengebied. Ten noorden van de locatie ligt de Mijlse haven en de rivier Oude Maas. Op dit moment is de locatie een vrij rommelige zone met tijdelijke opslag van Van der Wees, de restanten van een oude weg, een bouwweg en diverse bomen.



*linksonder de loods van Van der Wees*

## 2.2 Toekomstige situatie

Het nieuwe tankstation wordt zoveel mogelijk ingepast tussen de bestaande bomen. Te kappen bomen worden gecompenseerd in de directe omgeving. Er is een zo compact mogelijke, overzichtelijke layout van het tankstation gemaakt met de opstallen geclusterd in het midden en met elkaar verbonden door een lange luifel. Deze volgt de richting van de naastgelegen loods. Het tankshopgebouw is gesitueerd aan de noordzijde en daardoor niet alleen toegankelijk voor automobilisten, maar ook voor langzaam verkeer. Ook is er vanaf deze shop een zichtrelatie met de Mijlse haven en de rivier. De ontsluiting van het tankstation vindt plaats door een T-kruising met de Laan der VN. Het fietspad en voetpad worden – vanwege verkeersveiligheid – omgelegd achterlangs het tankstation.

# HOOFDSTUK 3 Beleidskader

## 3.1 Rijksbeleid

### 3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 stelde de Minister van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vast. 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. Voor wat betreft nationaal belang 8 (verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem en water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's) wordt verwezen naar de milieuonderzoeken, zoals die in hoofdstuk 4 aan de orde komen.

Voor wat betreft nationaal belang 9 (ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling) wordt verwezen naar hoofdstuk 4.10 waarin de watertoets is opgenomen.

In hoofdstuk 4.1 wordt aandacht besteed aan archeologie en de cultuurhistorische waarden in het gebied; dit raakt aan nationaal belang 10 (ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuur-historische waarden en natuurlijke kwaliteiten).

Nationaal belang 13 behelst een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming. Vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, is een ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Zie hierna onder 3.1.3.

### 3.1.2 Amvb Ruimte

De nationale ruimtelijke belangen zijn geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Amvb Ruimte, Barro). Doel is om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Bestemmingsplannen moeten voldoen aan deze algemene regels. Zie hoofdstuk 4 voor de verantwoording van de onder 3.1.1 genoemde omgevingsaspecten.

### 3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 (gewijzigd per 1 juli 2017) is in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Deze ladder moet voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen in bestemmingsplannen worden doorlopen en kent drie treden. Met ingang van 1 juli 2017 zijn enkele wijzigingen doorgevoerd. De belangrijkste wijzigingen betreffen een vereenvoudiging door het loslaten van de afzonderlijke 'treden' van de ladder en het vervangen van het begrip 'actuele regionale behoefte' door 'behoefte'. Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Op dit punt is het beleid onveranderd.

Uitgangspunt van de ladder blijft dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Een motivering hierover is alleen nog maar nodig als de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.

Onderhavig bestemmingsplan voorziet in een andere locatie voor een reeds in het geldende bestemmingsplan via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk gemaakt verkooppunt voor motorbrandstoffen. Dit is een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

#### *Behoeft*

Er is sprake van de verplaatsing van het bestaande tankstation aan de Dokweg naar deze locatie. In het geldende bestemmingsplan is om deze verplaatsing mogelijk te maken reeds een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Vanwege met name aspecten van verkeersveiligheid is die locatie verschoven en is daarom deze bestemmingsplanherziening opgesteld.

#### *Stedelijk gebied*

De ontwikkeling vindt plaats in stedelijk gebied.

#### *Conclusie:*

Er wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

## **3.2 Provinciaal beleid**

### **3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit**

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM), vastgesteld op 9 juli 2014, geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio.

Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

- Ruimte bieden aan ontwikkelingen.
- Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit.
- Allianties aangaan met maatschappelijke partners.
- Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

#### *Documenten VRM*

Bij de VRM horen: de Visie Ruimte en Mobiliteit, de Verordening ruimte, het Programma ruimte en het Programma mobiliteit.

#### *4 thema's*

In de VRM zijn 4 thema's te onderscheiden

##### **1. Beter benutten en opwaarderen**

De provincie vangt de groei van de bevolking, de mobiliteit en de economische activiteit vooral op in de bestaande netwerken en bebouwde gebieden. Steden bieden nog volop kansen om te bouwen en te verbouwen. Ze kunnen de hoofdmoot voor hun rekening nemen van de woningen die Zuid-Holland tot 2030 extra nodig heeft. Daardoor kan het landelijk gebied open blijven. Door de schaalvoordelen blijft het mogelijk om goed openbaar vervoer tussen knooppunten te laten rijden. Gemeenten stellen regionale visies voor woningen en kantoren op.

Door deze visies stemmen de gemeenten het aanbod met elkaar af op de reële behoefte naar woningen en kantoren.

Op deze wijze wil de provincie het overschot aan kantoren terugdringen en het tekort aan woningen voor bepaalde segmenten kleiner maken.

##### **2. Versterken stedelijk gebied (agglomeratiekracht)**

Meer concentratie en specialisatie van locaties die onderling goed verbonden zijn, leidt tot de versterking van de kennis- en bedrijventra op het Europese en wereldtoneel. De provincie wijst in de VRM de concentratielocaties met goede ontsluiting aan. Daarnaast werkt de provincie



aan een goede aantakking van de Zuid-Hollandse economie op het nationale, Europese en wereldwijde netwerken van goederen- en personenvervoer. Detailhandel is een belangrijke drager voor levendige centra. De VRM concentreert winkels zoveel mogelijk in bestaande winkelgebieden om leegstand in de binnenstad te voorkomen.

### 3. Versterken ruimtelijke kwaliteit

Het provinciale landschap valt onder te verdelen in drie typen, gekenmerkt door veenweiden, rivieren en kust. Het verstedelijkingspatroon, de natuurwaarden en het agrarisch gebruik sluiten daarop aan. De provincie stelt de versterking van de kwaliteiten van gebieden centraal in het provinciaal beleid. Per nieuwe ontwikkeling zal voortaan eerst worden bekeken of het nodig is om het buiten bestaand stads – en dorpsgebied te realiseren.

De voorwaarde hierbij is dat de maatschappelijke behoefte is aangetoond en de nieuwe ontwikkeling bijdraagt aan het behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Bij ruimtelijke kwaliteit gaat het om een integrale benadering waarbij de samenhang tussen bruikbaarheid, duurzaamheid én belevingswaarde in acht wordt genomen.

### 4. Bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving

In de VRM zet de provincie in op de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving. Door ruimtelijke reserveringen te maken voor de benodigde netwerken en via haar vergunningen- en concessiebeleid, draagt de provincie hieraan bij.

Blikvanger is het warmtenet. Restwarmte uit de Rotterdamse mainport kan in de toekomst via een ondergronds leidingstelsel worden getransporteerd naar de greenport Westland-Oostland, waar er kassen mee worden verwarmd, en naar steden om te voorzien in de warmtebehoefte van bewoners en bedrijven.

#### *Programma ruimte*

Het programma ruimte beschrijft de operationele doelen en de realisatiemix om doelen te (doen) bereiken. Ook wordt ingegaan op de rolverdeling en afspraken tussen gemeenten, regio's en provincie. De realisatiemix uit het programma ruimte bestaat uit juridische, financiële en bestuurlijke instrumenten en nader uit te werken beleid. In de praktijk worden deze vrijwel altijd gecombineerd ingezet.

#### *Programma mobiliteit*

In het programma mobiliteit staan de ambities en de provinciale belangen. Het programma mobiliteit kent een grotere dynamiek dan de visie. Het kan hierdoor bijvoorbeeld in samenhang met een nieuw collegeprogramma, elke vier jaar worden geactualiseerd. Daarbij wordt verbinding gelegd met de verschillende uitvoeringsprogramma's, beleidsuitwerkingen en verordeningen zoals deze al bestaan voor mobiliteit.

#### *Juridisch instrumentarium*

Het juridisch instrumentarium vloeit voort uit de Wet ruimtelijke ordening en staat in de Verordening ruimte 2014. Het gaat daarbij om de verordening, het provinciaal inpassingsplan en de (proactieve en reactieve) aanwijzing. De provincie kan deze instrumenten inzetten als er sprake is van provinciaal belang. De provincie beschouwt in ieder geval van provinciaal belang de in de visie opgenomen doelen en de uitwerking daarvan in het programma ruimte en mobiliteit. In de verordening staan de regels die de provincie stelt aan ruimtelijke ontwikkelingen.

## **3.2.2 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. Deze gebieden zijn aangegeven als bestaand stads- en dorpsgebied (BSD).

Het plangebied valt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied en is hiermee in overeenstemming met de Verordening Ruimte.

#### Ladder voor duurzame verstedelijking

Voor de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking wordt verwezen naar paragraaf 3.1.3.

## **3.3 Gemeentelijk beleid**

### **3.3.1 Structuurvisie Dordrecht 2040**

In de op 17 december 2013 door de raad vastgestelde Structuurvisie Dordrecht 2040 zijn de Zeehavens e.o. beschreven als industrieterrein.

Industrieterreinen liggen langs de westelijke en noordelijke oevers van de stad. De Zeehaven Dordrecht en terreinen rondom de Eerste, Tweede en Derde Merwedehaven behoren tot dit leefmilieu. Het zijn geluidsgezonde industrieterreinen.

Het gebruik van deze terreinen is uitsluitend bestemd voor bedrijven. Woningen en kantoren zijn absoluut uitgesloten. Ook andere functies zijn in principe niet verenigbaar met het bedrijfsmatige karakter hier. De maximale milieuklasse op deze terreinen is 5. De gebruiksintensiteit is laag tot gemiddeld, de bebouwing grootschalig en functiemenging wordt niet nagestreefd.

Voor de doorontwikkeling van de Zeehaven is een samenwerkingsovereenkomst met het Havenbedrijf Rotterdam aangegaan. Het uitgangspunt daarbij is dat deze terreinen zoveel mogelijk worden gebruikt voor activiteiten die ook daadwerkelijk havengebonden zijn. Ruimte voor aanvullende bedrijven in de maritieme sector ligt onder andere ook in het leefmilieu bedrijfsterein.

De Zeehaven van Dordrecht is een industrieterrein waar havengebonden en industriële activiteiten plaatsvinden.

### **3.3.2 Bestemmingsplan Zeehavens**

Voor het gebied Zeehavens golden vijf -vooral oudere- bestemmingsplannen die niet meer voldeden aan de eisen die aan eigentijdse bestemmingsplannen worden gesteld.

In veel situaties ontbraken zelfs bouwvoorschriften en waren alleen de stedenbouwkundige bepalingen van de Bouwverordening van toepassing. Verder kenden de plannen geen milieucategorieën waardoor op grond van het bestemmingsplan in beginsel alle soorten bedrijven toelaatbaar waren.

In het kader van de 10 jaarlijkse herziening is voor het gebied van de Zeehavens op 25 juni 2013 een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. De hiervoor genoemde problemen zijn daarin opgelost. Het bestemmingsplan kent vooral de bestemming 'Bedrijf' en de bestemmingen 'Detailhandel' voor de autoboulevard en de meubelboulevard.

De enkele jaren terug uitgevoerde aanpassing van de Mijlweg is eveneens in het bestemmingsplan opgenomen en mede in dat kader is een locatie aangewezen voor de vestiging van een verkooppunt voor motorbrandstoffen.

### **3.3.3 Bestemmingsplan Weeskinderendijk - Laan der VN**

Dit bestemmingsplan is gericht op het gebied nabij de Weeskinderendijk en het gebied tussen de Laan der VN en de Oude Maas. Er is vooral sprake van bedrijfsactiviteiten.

Direct ten noorden van het plangebied voor het tankstation zijn autobedrijven gevestigd (garage en showroom).

# HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten

## 4.1 Archeologie en cultuurhistorie

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

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

#### *Gemeentelijk beleid archeologie*

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

In 2009 is de archeologische verwachtingskaart voor de gemeente Dordrecht opgesteld. De kaart is een detaillering en uitwerking van de kaarten die op nationale en provinciale schaal beschikbaar zijn. Op het gemeentelijk grondgebied varieert de verwachting van laag tot zeer

hoog. In het bij de kaart behorende rapport "Stad en Slib: het archeologisch potentieel van het Eiland van Dordrecht in kaart gebracht" is de onderbouwing voor de hoogte van de verwachting verwoord.

In de Erfgoedverordening Dordrecht (2010) zijn aan de archeologische verwachtingen verschillende voorwaarden en vrijstellingen verbonden. Deze voorwaarden en vrijstellingen worden uiteindelijk in de nieuwe bestemmingsplannen opgenomen.

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

#### **4.1.2 Onderzoek**

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

Uit een advies van de archeoloog van de gemeente d.d. 12 mei 2016 blijkt dat het plangebied onderzoeksplichtig is als - bij bodemingrepen de vrijgestelde diepte van maximaal 70 cm -mv, respectievelijk maximaal 100 cm -mv wordt overschreden - de vrijgestelde diepere verstoring van maximaal 5% door heipalen wordt overschreden.

Voorafgaand aan geplande bodemversturende en vergunningplichtige ingrepen dient - conform de Monumentenwet op kosten van de initiatiefnemer - een bureauonderzoek in combinatie met een verkennend/karterend booronderzoek (archeologisch vooronderzoek) uitgevoerd en gerapporteerd te worden.

Dit vooronderzoek kan leiden tot een vervolgonderzoek, maar de kans hierop wordt voor het plangebied op voorhand als laag ingeschat.

#### **4.1.3 Conclusie**

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen met inachtneming van het archeologisch advies geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

## 4.2 Bedrijven en milieuzonering

### 4.2.1 Regelgeving en beleid

Bij het opstellen van een bestemmingsplan met daarin woningen en bedrijven, dan wel die functies in de directe omgeving, dient rekening te worden gehouden met eventuele milieuhinder. Uitgangspunt daarbij is dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke functies wordt milieuzonering toegepast. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de VNG-handreiking Bedrijven en Milieuzonering (editie 2009). Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

### 4.2.2 Onderzoek

In de directe omgeving van het toekomstig verkooppunt voor motorbrandstoffen bevinden zich geen woningen. De bestemming 'Bedrijf' in de directe omgeving laat bedrijven tot milieucategorie 5.1 toe. Een verkooppunt van motorbrandstoffen als hier voorzien kan worden ingedeeld in milieucategorie 3.2.

### 4.2.3 Conclusie

Vanuit een oogpunt van 'bedrijven en milieuzonering' bestaat er geen bezwaren tegen de in dit bestemmingsplan opgenomen bestemmingen en bouw mogelijkheden.

## 4.3 Bodemkwaliteit

### 4.3.1 Regelgeving en beleid

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

#### *Bodemkwaliteitskaart Dordrecht*

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

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

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

### 4.3.2 Onderzoek

Door Dordrecht Research BV is een verkennend bodemonderzoek verricht (rapportnr. 150466 d.d. 11 augustus 2015 met het volgende resultaat.

- het aangetroffen globale bodemprofiel op de locatie bestaat (tevens ook onder het asfalt en

- stabilisatielagen) overwegend uit matig fijn tot grof zand tot circa 1,5 m.-mv gevolgd door zwak tot matige zandig klei tot de maximaal geboorde diepte circa 4,4 m.-mv.;
- tijdens de uitvoering van het veldwerk zijn geen asbest-verdachte materialen op- of in de bodem waargenomen;
- de zandige bovengrond (0,0-0,7 m.-mv.) met bijmengingen (puin, baksteen, kolengruis) verdeeld over de onderzoekslocatie is, behoudens licht tot zeer licht (niet significant) verhoogde gehalten aan koper, kwik, lood, nikkel, zink, PAK en PCB, niet verontreinigd;
- de zandige ondergrond (0,5-1,8 m.-mv.) met bijmengingen (puin, baksteen) verdeeld over de onderzoekslocatie is, behoudens licht tot zeer licht (niet significant) verhoogde gehalten aan koper, kwik, lood, zink, PAK en PCB, niet verontreinigd;
- de kleiige ondergrond met bijmengingen (puin, baksteen) ter plaatse van boring 22 (0,4-0,6 m.-mv.) is matig verontreinigd met lood. De overige kleiige ondergrond (0,4-1,8 m.-mv.) met bijmengingen (puin, baksteen) verdeeld over de onderzoekslocatie is, behoudens licht tot zeer licht (niet significant) verhoogde gehalten aan kobalt, koper, kwik, lood, nikkel, zink en PAK, niet verontreinigd;
- de zandige bovengrond (0,0-0,9 m.-mv.) zonder bijmengingen verdeeld over de locatie is, behoudens een zeer licht (niet significant) verhoogd gehalte aan zink, niet verontreinigd;
- de kleiige ondergrond (0,5-1,9 m.-mv.) zonder bijmengingen verdeeld over de locatie is niet verontreinigd;
- het grondwater ter plaats van peilbuis 02 (centraal op de onderzoekslocatie) is, behoudens licht verontreinigd met barium, molybdeen, niet verontreinigd;
- het grondwater ter plaats van peilbuis 03 (zuidelijk op de onderzoekslocatie) is, behoudens licht verontreinigd met barium, en diverse gehalogeneerde koolwaterstoffen, niet verontreinigd;

#### *Asfalt*

- het asfalt ter plaatse van de parkeerplaats en het fietspad is niet teerhoudend en in principe geschikt voor hergebruik;

#### *Gedempte sloten*

- er zijn geen gedempte sloten aangetroffen Ter plaatse van de vermoedelijk gedempte sloten zijn zintuiglijk geen afwijkende kenmerken (dempingsmaterialen) aangetroffen die kunnen duiden op de aanwezigheid van mogelijke verontreinigingen. De sloten zijn vermoedelijk gedempt met bodemmateriaal uit de directe omgeving;

#### *Stabilisatielagen*

- het aangetroffen menggranulaat wordt indicatief als toepasbaar gekwalificeerd;
- de aangetroffen repac wordt indicatief als toepasbaar gekwalificeerd;

#### *Zeefkrommen*

- het zand (zonder bijmengingen) direct afkomstig onder het asfalt van het fietspad is geschikt is voor zand in aanvulling of ophoging en zand in zandbed en niet voor draineerzand;
- het zand (zonder bijmengingen) direct afkomstig onder het asfalt van de parkeerplaats is geschikt voor zand in aanvulling of ophoging en niet voor draineerzand en zand in zandbed.

#### *Samenvatting conclusies*

Er dient nader onderzoek te worden uitgevoerd ter vaststelling naar de mate en omvang van het matig verhoogde gehalte aan lood ter plaatse van boring 22. Voor het overige hoeft er geen nader onderzoek te worden verricht naar de grond. Het grondwater ter plaatse is ten hoogste licht verontreinigd. Er zijn geen gedempte sloten aangetroffen.

Het asfalt ter plaatse van de parkeerplaats en het fietspad is niet teerhoudend en in principe geschikt voor hergebruik.

De stabilisatielagen (menggranulaat en repac) onder het asfalt worden als toepasbaar gekwalificeerd en kunnen ter plaatse worden hergebruikt.

Het zand (zonder bijmengingen) direct afkomstig onder het asfalt van het fietspad is geschikt is voor zand in aanvulling of ophoging en zand in zandbed en niet voor draineerzand. Het zand (zonder bijmengingen) direct afkomstig onder het asfalt van de parkeerplaats is geschikt is voor zand in aanvulling of ophoging en niet voor draineerzand en zand in zandbed.

Tevens zal bij ingebruikname als benzinestation aanvullend bodemonderzoek noodzakelijk zal worden geacht ter vaststelling van de nulsituatie in het kader van de Wet Milieubeheer.

### **4.3.3 Conclusie**

Vanuit een oogpunt van 'bodemkwaliteit' bestaat er geen bezwaren om de procedure van het bestemmingsplan te starten. Er wordt aanvullend bodemonderzoek gedaan mede in relatie met de aanvraag om omgevingsvergunning.

De verwachting is dat er vanuit een oogpunt van bodemkwaliteit geen bezwaren bestaan tegen de bestemmingen en de bouw mogelijkheden.

## **4.4 Duurzaamheid**

### **4.4.1 Regelgeving en beleid**

#### *Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4)*

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

De verschillende transities zijn ondergebracht in drie clusters:

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

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

#### *Maatschappelijk Duurzaam Ontwerpen*

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

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

### **4.4.2 Onderzoek**

Bij de aanvraag om omgevingsvergunning zal inzichtelijk moeten worden gemaakt op welke wijze aan het aspect duurzaamheid wordt voldaan.

### **4.4.3 Conclusie**

Het aspect duurzaamheid vormt voorshands geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen.

## 4.5 Externe veiligheid

### 4.5.1 Regelgeving en beleid

Onderdeel van de ruimtelijke opgave is dat er aandacht wordt besteed aan 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.

#### *Besluit externe veiligheid inrichtingen*

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is sinds 27 oktober 2004 van kracht. In dit besluit zijn de normen voor het plaatsgebonden risico en de doorwerking daarvan op het gebied van de ruimtelijke planvorming geregeld voor zover de risico's worden veroorzaakt door het in werking zijn van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen. Daarnaast beoogt dit besluit te voorkomen dat bij ruimtelijke ontwikkelingen mensen worden blootgesteld aan een hoger risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen dan maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht. Hiervoor bevat het besluit onder andere regels over de wijze waarop de kans op een ramp met veel slachtoffers inzichtelijk moet worden gemaakt en de wijze waarop dit risico transparant wordt afgewogen ten opzichte van toe te laten ruimtelijke ontwikkelingen. Het Bevi werkt door in besluitvorming op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet ruimtelijke ordening, zoals bestemmingsplannen.

#### *Besluit externe veiligheid transportroutes*

Sinds 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) van kracht. In dit besluit zijn de normen voor het plaatsgebonden risico en de doorwerking daarvan op het gebied van de ruimtelijke planvorming geregeld voor zover de risico's worden veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen. Daarnaast beoogt dit besluit te voorkomen dat bij ruimtelijke ontwikkelingen mensen worden blootgesteld aan een hoger risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen dan maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht. Hiervoor bevat het besluit onder andere regels over de wijze waarop de kans op een ramp met veel slachtoffers inzichtelijk moet worden gemaakt en de wijze waarop dit risico transparant wordt afgewogen ten opzichte van toe te laten ruimtelijke ontwikkelingen. Het Bevt werkt door in besluitvorming op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet ruimtelijke ordening, zoals bestemmingsplannen.

#### *Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval.*

Deze circulaire is gericht aan het bevoegd gezag dat te maken heeft met de ruimtelijke ordening en de vergunningverlening voor milieu in relatie tot LPG-tankstations. Met deze circulaire wordt een handreiking gegeven ten behoeve van de beoordeling van externe veiligheid van LPG-tankstations.

De circulaire beoogt de toename van de veiligheid als gevolg van maatregelen van de sector ook in de omgeving van de LPG-tankstations te verzilveren.

In deze circulaire wordt het bevoegd gezag verzocht om naast het toepassen van het Bevi en de Revi aanvullend effectgericht beleid te voeren, waarmee voor belangrijke ongevalsscenario's de gevolgen van een ongeval bij een LPG-tankstation worden beperkt. Met de effectgerichte benadering wordt aangesloten bij de modernisering van het omgevingsveiligheidsbeleid, waarbij de effecten van ongevallen een rol zullen innemen naast de nu in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) gehanteerde risicobenadering.

#### *Gemeentelijk beleid: toetsingskader externe veiligheid*

Conform bovenstaande wettelijke kaders wordt aandacht besteed aan externe veiligheid. Op grond van deze besluiten zijn gemeenten verplicht tot het doen van een groepsrisicoverantwoording. De verantwoording van het groepsrisico vindt plaats aan de hand van het gemeentelijk risicobeleid, zoals is opgenomen in het Toetsingskader Externe Veiligheid. Hierin wordt aandacht besteed aan het plaatsgebonden risico, het groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten.



#### *Provinciaal beleid: CHAMP*

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

#### *Plaatsgebonden risico en groepsrisico*

Voor externe veiligheid (EV) worden twee normstellingen gehanteerd:

Het Plaatsgebonden Risico (PR) richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor individuele burgers.

Het Groepsrisico (GR) is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

#### *Plaatsgebonden risico*

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico 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 risicobron overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen bij deze bron, 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 (zogenoemd: risicocontour). Dergelijke contouren zijn van belang bij de beoordeling of een risicovolle activiteit of een risicogevoelige bestemming op een bepaalde plaats kan worden toegelaten. Voor het plaatsgebonden risico is door de rijksoverheid voor nieuwe situaties een grenswaarde vastgesteld van 10-6/jaar.

#### *Groepsrisico*

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval bij de risicobron waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare. Hoe meer personen per hectare in het invloedsgebied 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. Voor het groepsrisico geldt, in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, geen harde norm, maar een oriënterende waarde.

### **4.5.2 Onderzoek**

#### Risico analyse

##### *Kenmerken LPG station*

Er is sprake van een ondergronds LPG-reservoir van 20m<sup>3</sup> en een LPG-doorzet van 500m<sup>3</sup>/jaar. De voorgenomen situering van het LPG-station is onderzocht door de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid. De uitkomsten zijn vastgelegd in het Rapport Plaatsgebonden risico en groepsrisico LPG-tankstation Laan der Verenigde Naties (OZHZ, 27 september 2017, zaaknummer Z-17-319859).

#### *Plaatsgebonden risico*

In het gemeentelijk risicobeleid, zoals dat is geformuleerd in zowel de structuurvisie Dordrecht 2040 (2013) en het milieubeleidsplan (2012), is aangegeven dat de 10-6 contour die optreedt als gevolg van het in werking zijn van een inrichting zich op eigen terrein moet bevinden. Uit de QRA die door de Omgevingsdienst is opgesteld blijkt dat de plaatsgebonden 10-6 risicocontour zich gedeeltelijk buiten de inrichtingsgrens, maar binnen de openbare ruimte, begeeft. Binnen de 10-6 contour bevinden zich geen (beperkt-)kwetsbare of (beperkt-)kwetsbare geprojecteerd objecten. De ligging van de Pr 10-6 contour is zodanig dat wordt voldaan aan de "geest" van het beleid (de ligging van de Pr 10-6 contour mag geen belemmeringen opleveren voor activiteiten van derden).

### Groepsrisico

Bij de berekening van het groepsrisico wordt, overeenkomstig bijlage 2 tabel 1 van de Regeling externe veiligheid inrichtingen, rekening gehouden met de bevolking binnen het invloedsgebied gelegen binnen 150 meter van het vulpunt van het LPG-reservoir en van het LPG-reservoir. Deze bevolking is op pand niveau gedownload van de BAG populatieservice en opgenomen in Safeti. Ten behoeve van de berekening zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

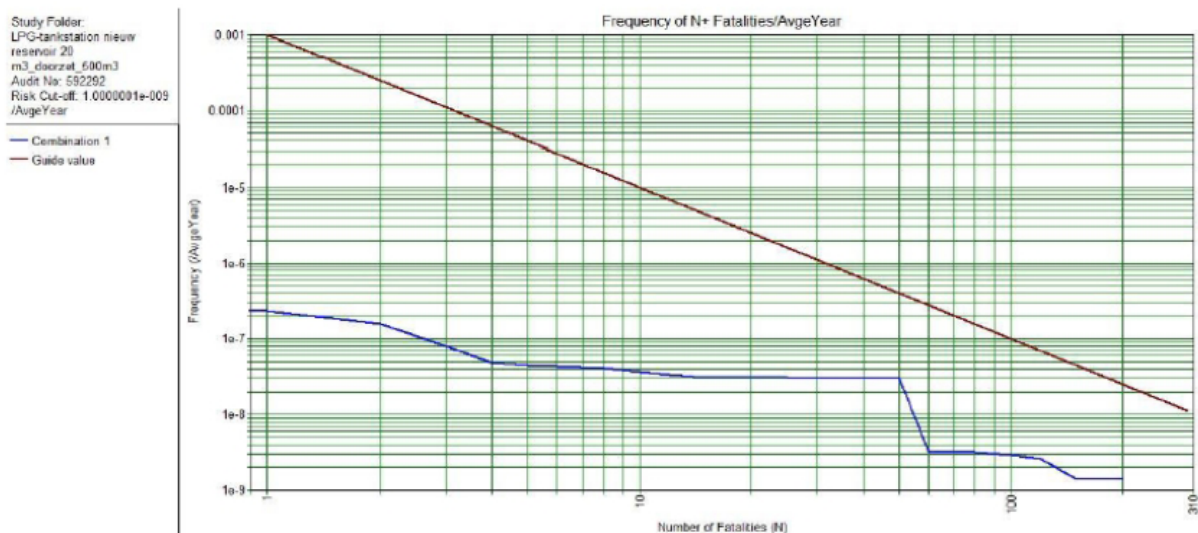
- Bewoners zijn op werkdagen overdag voor 50% aanwezig; buiten deze periode voor 100%;
- Voor Industrie/kantoren is 100% aanwezig overdag en 0% 's-nachts.

Wanneer de populatie uit de BAG populatieservice onvolledig was, of niet leek te kloppen met de capaciteit van het pand is dit door de Omgevingsdienst aangepast.

Uit de QRA blijkt dat het groepsrisico, als gevolg van de activiteiten binnen het LPG tankstation, zich onder de 0.075 maal de oriëntatiewaarde bevindt. (Figuur 1) waarmee aan het vigerende risicobeleid van de gemeente wordt voldaan.

De locatie is gesitueerd op een bedrijventerrein. Conform het gemeentelijk risicobeleid, zoals dat is geformuleerd in zowel de structuurvisie Dordrecht 2040 (2013) als het milieubeleidsplan (2012) is ter plaatse van een bedrijventerrein een maximaal groepsrisico van eenmaal de oriëntatiewaarde toegestaan. Het groepsrisico zoals dit voor de voorgenomen situatie van LPG-tankstation is berekend ligt hier ver onder. Vanwege deze uitkomst zien we af van een verdere verantwoording van dit risico.

In de figuur hieronder is de uitkomst van de groepsrisicoberekening weergegeven. De blauwe lijn geeft de berekende uitkomst weer, de rode lijn de oriëntatiewaarde.



### De Circulaire effectafstanden LPG-tankstations

In de Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval wordt het bevoegd gezag verzocht naast het hanteren van de in de Regeling externe veiligheid vastgelegde grens en richtwaarden voor LPG stations, rekening te houden met een effectafstanden tot (beperkt) kwetsbare objecten. Hierbij worden twee effectafstanden gehanteerd: een afstand van 60 meter voor (beperkt) kwetsbare objecten en een afstand van 160 meter voor zeer kwetsbare objecten.

De afstand van 60 meter is gebaseerd op de effecten van het meest risicorelevante ongevalsscenario (het ongevalsscenario dat het meest bijdraagt aan het plaatsgebonden risico. Het meest risicorelevante scenario voor een LPG-tankstation is een slangbreuk met een daarop volgende fakkelbrand van het ontsnapte LPG. 60 meter is de afstand vanaf het vulpunt waarop slachtoffers kunnen vallen wanneer dit scenario optreedt. Op deze afstand is de warmtestraling 10 kW/m<sup>2</sup>, samenvallend met de 1% letaliteitsgrens voor onbeschermden personen. De afstand van 160 meter is gebaseerd op het ongevalsscenario met de grootste effectafstand, te weten een warme BLEVE van de tankwagen. Op deze afstand is de stralingsbelasting 35 kW/m<sup>2</sup>.

Omdat de aanstraling vanwege een warme BLEVE van korte duur is, circa 12 seconden, zal op de afstand van 160 meter geen brand aan gebouwen ontstaan. Deze afstand wordt gesteld ten opzichte van zeer kwetsbare objecten, waarbij het gaat om groepen personen met beperkte zelfredzaamheid, die zich bevinden binnen het object.

Het te realiseren LPG station is gesitueerd binnen de bestemmingsplannen Zeehavens en Weeskinderendijk/Laan der Verenigde naties. Beide plannen zijn in 2013 door de gemeenteraad vastgesteld. In beide bestemmingsplannen is de vestiging van zeer kwetsbare objecten niet toegestaan en dergelijke objecten zijn ook niet aanwezig. Er wordt dus voldaan aan de afstandseis van 160 meter voor zeer kwetsbare objecten.

Binnen de effect afstand van 60 meter bevindt zich één beperkt kwetsbaar gebouw zijnde een bedrijfsloods van de firma Van der Wees. De circulaire schrijft voor dat het bevoegd gezag "rekening moet houden" met de afstand van 60 meter. Wanneer hier niet aan wordt voldaan is het aan het bevoegd gezag om de toelaatbaarheid hiervan af te wegen.

De bedrijfsloods van de firma Van der Wees ligt op een afstand van 26 meter van de opstelplaats. De achterzijde van de bedrijfsloods, zijnde een dichte gevel, is naar de risicobron gericht. Het scenario bij deze effectafstand is een slangbreuk gevolgd door een fakkelbrand. Dit scenario kan onmiddellijk (dus zonder ontwikkeltijd) optreden. Op de afstand van 60 meter gaat men uit van een warmtestraling van 10 kW.m<sup>2</sup> (1% letaliteitsgrens voor onbeschermd personen). Zelfredzame personen zijn vanaf 60 meter afstand voldoende beschermd tegen de effecten van dit scenario. Vanwege de dichte gevel van de bedrijfsloods verwachten wij ook in de voorgenomen situatie en in het scenario van slangbreuk en brand niet dat zelfredzame personen binnen de bedrijfsloods zich niet tijdig in veiligheid kunnen stellen.

De (externe) veiligheidseffecten van het LPG-tankstation op de omgeving leiden niet tot gebruiksbeperkingen voor inrichtingen in de omgeving van het station. Omgekeerd leiden de vergunde activiteiten in de omgeving van de voorgenomen locatie geen (externe veiligheids)risico's op voor de realisatie van het LPG-tankstation.

Naast bovenstaande afweging betreft het hier het verplaatsen van een bestaand LPG-tankstation van de Dokweg 19a naar de in dit bestemmingsplan beoogde locatie. Op de huidige locatie voldoet de inrichting niet aan het veiligheidsbeleid van de gemeente Dordrecht, de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt op de huidige locatie met een factor 1.5 overschreden. Op grond hiervan heeft het college in 2014 besloten tot het verplaatsen naar onderhavige locatie. Gedurende het proces van verplaatsing is de Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval door het rijk uitgebracht.

Berekening van het groepsrisico laat zien dat er sprake is van een aanzienlijke veiligheidsverbetering ten opzichte van de huidige situatie (met een factor 20). Daarbij komt dat verplaatsing leidt tot een vermindering van het aantal transportbewegingen met LPG binnen de bebouwde kom van Dordrecht met ca. 35 per jaar.

Tot slot, naast afstanden die gerelateerd zijn aan externe veiligheid moet de inrichting van het LPG- tankstation ook voldoen aan de artikelen 5.86 en 5.87 van de Activiteitenregeling milieubeheer gekoppeld met de voorschriften van de PGS 16. Deze artikelen verwijzen naar de interne afstanden binnen het tankstation, waaronder de afstand tot de erfgrens. Het belangrijkste uitgangspunt bij het vaststellen van deze interne afstanden is het voorkomen van interne domino-effecten. Hierbij geldt dat met name het reservoir moet worden beschermd tegen invloeden van interne objecten. Daarnaast geldt in mindere mate, voor bijvoorbeeld de overige installatieonderdelen zoals vulpunt en aflevertuistel, dat ook rekening gehouden moet worden met de invloed die deze installatieonderdelen op de omgeving kunnen hebben. Voor een LPG-reservoir geldt in zijn algemeenheid, dat dit moet worden beschermd tegen de warmtestralingsintensiteit van een brand in de omgeving. Het ondergronds plaatsen van een reservoir is daarbij een belangrijke maatregel. Het beoogde LPG-tankstation station voldoet aan de hierboven genoemde artikelen.

#### Advies Veiligheidsregio

In overleg met veiligheidsregio wordt bepaald welke aanvullende maatregelen (bereikbaarheid en bluswatervoorziening) noodzakelijk zijn om een adequate inzet van de hulpdiensten mogelijk te maken bij een mogelijk incident bij het tankstation.

### 4.5.3 Conclusie

De voorgenomen realisatie van een LPG-tankstation ter hoogte van de Glazenstraat is onderzocht op externe veiligheid. De uitkomst is dat de risicocontour van het plaatsgebonden risico beperkt blijft tot de eigen locatie en het openbaar gebied. Het groepsrisico blijft met 0,075 ruim onder de oriëntatiewaarde en voldoet daarmee ruimschoots aan het gemeentelijk beleid. Vanwege deze uitkomsten zien we af van een verdere verantwoording van dit risico.

De voorgenomen locatie en inrichting is tevens getoetst aan de geldende wet- en regelgeving inzake afstandseisen (intern en extern). Op één punt wordt niet voldaan. Dat betreft de effectafstand van 60 meter voor een (beperkt) kwetsbaar object. Dit betreft geen harde afstandseis, het bevoegd gezag moet rekening houden met deze effectafstand. Binnen 60 meter afstand bevindt zich één bedrijfsloods. Aangegeven is dat het voorgenomen plan niet leidt tot onacceptabele risico's en/of gebruiksbepalingen voor deze bedrijfsloods en/of andere inrichtingen in de omgeving van het LPG-tankstation. Deze uitkomst, gecombineerd met de aanzienlijke veiligheidsverbetering bij verplaatsing van het huidige LPG-tankstation aan de Dokweg, maakt de voorgenomen realisatie van het LPG-tankstation ruimtelijk aanvaardbaar.

## 4.6 Natuur

### 4.6.1 Regelgeving en beleid

#### *Wet natuurbescherming*

De Wet natuurbescherming is per 1 januari 2017 in werking getreden en voegt drie 'oude' natuurwetten samen: de Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. De Wet natuurbescherming kent naast de algemene zorgplicht (artikel 1.11) nog drie hoofdstukken die van belang zijn voor ruimtelijke ingrepen. Dit betreft hoofdstuk 2 (gebiedsbescherming), hoofdstuk 3 (soortbescherming) en hoofdstuk 4 (houtopstanden).

Hoofdstuk 2 van de Wet richt zich op de gebieden die zijn aangewezen op basis van de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Natura 2000-gebieden. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de soortenbescherming.

De Wet natuurbescherming kent 4 beschermingsregimes voor soorten:

- art 3.1: bescherming van vogels die onder de Vogelrichtlijn vallen – dit zijn alle vogels;
- art 3.5: bescherming van dieren en planten in bijlage IV van de Habitatrichtlijn bijlage II van het verdrag van Bern of bijlage I van het verdrag van Bonn – ook wel 'strikt beschermde soorten' genoemd;
- art 3.10: bescherming van soorten die worden genoemd in bijlagen A en B van de Wet Natuurbescherming - dit zijn deels meer algemene soorten die enkel nationaal beschermd worden en geen bescherming genieten onder Europese regelgeving;
- art 1.11: algemene zorgplicht.

In genoemde artikelen is bepaald voor welke handelingen een vrijstelling kan worden verleend van de verbodsbepalingen. De verbodsbepalingen uit de Wet zijn (iets) anders geformuleerd dan de verbodsbepalingen uit de oude Flora- en faunawet. De verbodsbepalingen komen er kortweg op neer dat vogels en andere beschermde soorten niet (opzettelijk) gedood of opzettelijk verstoord mogen worden en dat nesten / voortplantingsplaatsen en rustplaatsen niet beschadigd of vernield mogen worden. Planten mogen niet worden geplukt of vernield. Voor vogels geldt daarbij dat nesten niet weggenomen mogen worden.

In principe geldt voor alle beschermde soorten een ontheffingsplicht, dus ook voor algemene soorten zoals konijn en egel. De provincies hebben de mogelijkheid om vrijstellingsbesluiten op te stellen. In deze besluiten staat voor welke soorten een vrijstelling geldt van de verbodsbepalingen in artikel 3.10 van de Wet (vergelijkbaar met de vroegere tabel 1 soorten van de Flora- en faunawet). Ten opzichte van de oude wetgeving is de lijst met beschermde soorten gewijzigd. Naast de overgehevelde en toegevoegde soorten (vaatplanten, vlinders) is er een groot aantal soorten dat geen beschermde status meer heeft in de Wet. Dit betreffen voornamelijk vaatplanten en vissen.

### *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.

#### **4.6.2 Onderzoek**

Door het Natuur Wetenschappelijk Centrum is door middel van een quick scan onderzoek gedaan (rapport d.d. april 2017, nr. W1293/P17-041) met de volgende resultaten:

##### *Vleermuizen*

De aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen in de boom in het plangebied kan, op basis van deze quickscan, niet met voldoende zekerheid uitgesloten worden. Indien deze boom gekapt wordt, dient aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden. In eerste instantie kan volstaan worden met het onderzoeken van de holte met een endoscoopcamera. Op deze manier kan beoordeeld worden in hoeverre de holte over de geschikte eigenschappen beschikt om als verblijfplaats te kunnen dienen. Wanneer de holte geschikt blijkt te zijn, dient aanvullend vleermuisonderzoek volgens het vleermuisprotocol uitgevoerd te worden. Dit onderzoek zal bestaan uit vier vleermuisinventarisaties die in de periode half mei tot oktober uitgevoerd zullen worden. Vleermuizen gebruiken het landschap gedurende het jaar namelijk op verschillende manieren (i.e. kraamplaats, zomerverblijfplaats, paarverblijf, winterverblijfplaats). Het vleermuisprotocol stelt daarom dat tenminste vier inventarisatiemomenten nodig zijn om de functies, die de boom mogelijk voor vleermuizen vervult, zo goed mogelijk te inventariseren. In de kraam/zomerperiode (half mei-half juli) zullen de eerste twee inventarisaties uitgevoerd worden. In de zomer/ paarperiode (half augustus- oktober) zullen de overige twee inventarisaties plaatsvinden.

Het plangebied zal door vleermuizen gebruikt worden als foerageergebied. Het gaat hier echter niet om essentieel foerageergebied: in de directe omgeving zijn voldoende geschikte foerageergebieden aanwezig, zoals de grasvelden en bomen aan de overkant van de Laan der Verenigde Naties. Nadelige effecten op foerageergebied van vleermuizen kunnen daarom uitgesloten worden. Net zoals nadelige effecten op essen-tiële vliegroutes. Eén bomenrij blijft immers behouden die als alternatieve vliegroute kan dienen.

Vanuit de Wet Natuurbescherming bestaan er daarom geen verdere verplichtingen ten aanzien van foerageergebied en vliegroutes van vleermuizen. Wel wordt aangeraden om in de toekomstige situatie het gebruik van verlichting zoveel mogelijk te beperken of om maatregelen te nemen om verstoring door verlichting zoveel mogelijk te voorkomen. Voorbeelden hiervan zijn het gebruik van vleermuisvriendelijke verlichting (amberkleurig) en armaturen die ervoor zorgen dat het licht naar beneden wordt gericht.

##### *Vogels met een vaste verblijfplaats*

Binnen en in de directe omgeving van het plangebied zijn geen jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels aangetroffen. Daarnaast maakt het plangebied geen deel uit van de functionele leefomgeving van een vogelsoort met een vaste verblijfplaats: in de directe omgeving is voldoende alternatief foerageergebied aanwezig. Vanuit de Wet Natuurbescherming bestaan er daarom geen verdere verplichtingen ten aanzien van deze vogelsoorten.

Het vernielen van in gebruik zijnde nesten, zoals die van de Ekster, is echter verboden en ook verstoring van broedende vogels is verboden, tenzij er geen wezenlijke effecten optreden op de populatie van de betreffende soort. Om overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen, mag de boom waarin het broedgeval van de Ekster aanwezig is, pas gekapt worden wanneer dit nest verlaten is. Hetzelfde geldt voor andere in gebruik zijnde nesten die vlak voorafgaand of tijdens de werkzaamheden aanwezig zijn in het plangebied.

##### *Vaatplanten*

Binnen het plangebied komen geen beschermde vaatplanten voor. Ook zijn geen geschikte bitopen aanwezig voor beschermde vaatplanten. Vanuit de Wet Natuurbescherming bestaan er daarom geen verdere verplichtingen ten aanzien van deze soortgroep.

#### *Vleermuizen-vervolg*

Het NWC heeft nader onderzoek gedaan naar de boomholte. In een notitie d.d. mei 2017 nr.P17-079/W1304 is het volgende gemeld:

Op dinsdag 2 mei 2017 is de holte in de boom binnen het plangebied onderzocht door middel van een endoscoop. Via een ladder kon de holte bereikt worden en met de endoscoop is de holte van binnen bekeken. Hierbij is gelet op de eigenschappen van de holte: loopt de holte door naar boven of niet, staat er water in? Vleermuizen geven de voorkeur aan holtes die naar boven toe doorlopen, zodat ze daarin weg kunnen kruipen en niet beïnvloed worden door de weersomstandigheden (inregenen en tocht). Ook is gezocht naar sporen waaruit opgemaakt kan worden dat vleermuizen gebruikmaken of gebruik hebben gemaakt van de holte als verblijfplaats, zoals keuteltjes.

Tijdens het veldbezoek werd duidelijk dat de holte niet naar boven toe doorloopt. Hierdoor is de holte niet geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen. Ook zijn geen sporen gevonden waaruit bewoning door vleermuizen kan worden opgemaakt. Om deze redenen kan uitgesloten worden dat de holte dienst doet als vaste verblijfplaats voor vleermuizen.

Doordat de holte geen dienst kan doen als vaste verblijfplaats voor vleermuizen, kunnen nadelige effecten op deze soortgroep uitgesloten worden en bestaan er geen verdere verplichtingen vanuit de Wet natuurbescherming bij het kappen van de boom.

#### **4.6.3 Conclusie**

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen.

## **4.7 Geluid**

### **4.7.1 Regelgeving en beleid**

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

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

#### *wegverkeerslawaai*

In de Structuurvisie Dordrecht 2040 is het plangebied aangegeven als stedelijk wonen. Als vertrekpunt behoort daarbij een maximale geluidbelasting van 53 dB voor woningen. Dit is door de aanwezigheid van geluidsbronnen, zoals doorgaande verkeersroutes, niet overal haalbaar.

#### *industrielawaai*

De Wet geluidhinder verplicht om industrieterreinen waarop lawaaiveroorzakende bedrijven zijn of kunnen worden gevestigd te zoneren. Bij de zonering worden primair de grenzen vastgelegd van het gebied waarbinnen de lawaaimakende bedrijven gevestigd mogen zijn. Vervolgens wordt ten behoeve van het gezoneerde industrieterrein de zonegrens bepaald en vastgesteld. Het gebied binnen de zonegrens vormt het aandachtsgebied. De binnen het aandachtsgebied geldende wettelijke voorkeursgrenswaarde, dan wel de binnen de zone vastgestelde hogere waarden zijn bepalend voor de toelaatbaarheid van geluidproducerende activiteiten.

Buiten de geluidszone mag de geluidsbelasting als gevolg van de bedrijven op het gezoneerde industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen.

Het plangebied valt binnen het gezoneerde industrieterrein Dordt West/Groote Lindt.

#### *spoorweglawaai*

De geluidsbelasting ten gevolgen van railverkeer mag niet meer bedragen dan 55dB. In een aantal situaties kunnen hogere waarden worden vastgesteld tot maximaal 68 dB.

#### *Beleid hogere waarden*

Op 11 december 2007 zijn door burgemeester en wethouder van Dordrecht de 'Beleidsregels hogere grenswaarden Wet geluidhinder' vastgesteld. Daarin is beschreven in welke situaties en onder welke voorwaarden hogere waarden kunnen worden verleend.

Voor de verlening van hogere waarden dient er sprake te zijn van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Hiervoor zijn onder meer de volgende randvoorwaarden gesteld:

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

#### **4.7.2 Onderzoek**

Er is geen sprake van een geluidgevoelige voorziening. In de directe nabijheid zijn geen geluidgevoelige voorzieningen aanwezig. Het verkooppunt van motorbrandstoffen wordt gesitueerd aan een doorgaande wegenstructuur. Gelet hierop is afgezien van verder onderzoek.

#### **4.7.3 Conclusie**

Het aspect geluidhinder vormt geen belemmering voor de uitvoering van de voorgenomen ontwikkelingen.

### **4.8 Groen**

#### **4.8.1 Regelgeving en beleid**

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

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

#### **4.8.2 Onderzoek**

Er wordt bomen verwijderd, maar de verderop gelegen locatie waar het tankstation eerst was voorzien, kan nu weer groen worden ingericht. Per saldo komt dit met elkaar overeen.

#### **4.8.3 Conclusie**

Het bestemmingsplan voldoet aan het beleid van de gemeente.

### **4.9 Luchtkwaliteit**

#### **4.9.1 Regelgeving en beleid**

Op 15 november 2007 is in de Wet milieubeheer een hoofdstuk opgenomen over luchtkwaliteit. Het Besluit Luchtkwaliteit 2005 is komen te vervallen.

Op 31 juli 2009 heeft de Minister van VROM het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) vastgesteld. Het NSL bevat de maatregelen die vereist zijn om tijdig te voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL biedt ook de onderbouwing voor de in het NSL genoemde ruimtelijke projecten met gevolgen voor de luchtkwaliteit. Het NSL heeft een looptijd van vijf jaar en is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Artikel 15.6, eerste lid, onder c van de Wet milieubeheer biedt de mogelijkheid om projecten te realiseren die "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdragen aan de concentratie van een stof

waarvoor de richtlijnen een grenswaarde bevatten. Nadere toetsing aan de grenswaarden is in dat geval niet nodig.

Omdat in Nederland alleen de concentraties PM10 (fijnstof) en NO2 (stikstofdioxide) de grenswaarden dreigen te overschrijden, richt de uitwerking van het begrip NIBM zich op deze twee stoffen.

Het begrip NIBM is gedefinieerd in de algemene maatregel van bestuur "niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)", kortweg het Besluit NIBM. Een bijdrage aan de concentratie PM10 of NO2 wordt als "in betekenende mate" (IBM) beschouwd als de bijdrage groter is dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor één van beide stoffen. Een project wordt dus aangemerkt als NIBM als de bijdrage van dat project niet groter is dan 1,2 µg/m PM10 én niet groter dan 1,2 µg/m NO2. Als dit aannemelijk kan worden gemaakt, is een nadere toetsing of onderbouwing wat betreft de luchtkwaliteit niet nodig.

Deze grens van 3% is gekoppeld aan de werking van het NSL. Het effect van het NSL-maatregelenpakket is namelijk zo groot dat de grenswaarden ook worden bereikt als projecten onder deze 3%-grens niet afzonderlijk, op projectniveau, worden gecompenseerd voor hun effect op de luchtkwaliteit. De effecten van deze projecten worden met andere woorden op programmaniveau gecompenseerd.

Om het beoordelen van projecten te vergemakkelijken, is de 3%-grens voor een aantal categorieën projecten 'vertaald' in een getalsmatige grens. Dat is gebeurd in de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM). In voorschrift 3A.2 van bijlage 3A van de Regeling NIBM is bepaald wanneer een woningbouwplan NIBM is. Dit is het geval in de volgende situaties:

- het plan omvat niet meer dan 1.500 woningen met één ontsluitingsweg.
- Het plan omvat niet meer dan 3.000 woningen met twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling over beide wegen.

#### **4.9.2 Onderzoek**

De emissies als gevolg van het plan zullen met name emissies als gevolg van extra verkeer zijn. Gegevens over extra verkeer als gevolg van het plan zijn verstrekt door de gemeente Dordrecht. Volgens de opgave van de gemeente genereert het plan vanwege de arbeidsplaatsen 18 voertuigbewegingen per dag en vanwege de wasstraat 50 voertuigbewegingen per dag ten opzichte van de bestaande situatie. Aangenomen is dat het tankstation verder geen extra voertuigbewegingen zal genereren, omdat het voornamelijk verkeer aantrekt dat sowieso al op de Laan der Verenigde Naties rijdt.

De bijdrage aan de luchtkwaliteit als gevolg van de verplaatsing van het tankstation is bepaald met behulp van de NIBM-tool (versie 29-5-2017). Bij het opstellen van de NIBM-rekentool is uitgegaan van een worstcase situatie. Bij de berekening van de concentratietoename zijn de kenmerken van het verkeer, de straat en de omgeving zo gekozen dat een situatie ontstaat met een maximale luchtverontreiniging. De tool werkt met rekenregels die in lijn zijn met Standaardrekenmethode 1 (SRM1) uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

Uit de berekening met de NIBM-tool blijkt dat de bijdrage van de herinrichting voor NO2 maximaal 0,05 µg/m<sup>3</sup> bedraagt en voor PM10 maximaal 0,01 µg/m<sup>3</sup>. De bijdragen zijn daarmee niet in betekenende mate. Op basis hiervan kan het plan reeds doorgang vinden.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening (artikel 3:1 Wet ruimtelijke ordening) dient bij het opstellen van ruimtelijke plannen gemotiveerd te worden op welke wijze rekening is gehouden met de luchtkwaliteit. Voor het voorliggende plan is uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied.

Daarvoor is de luchtkwaliteit in het plangebied voor de jaren 2015, 2020 en 2030 in beeld gebracht. Hiervoor is gebruik gemaakt van de monitoringsresultaten van de NSL monitoring over het jaar 2015. Deze zijn afgelezen uit de monitoringstool van het ministerie van Infrastructuur en Milieu ([www.nsl-monitoring.nl](http://www.nsl-monitoring.nl)). Deze tool geeft een actueel beeld van de luchtkwaliteit in het gebied weer, op basis van bijdragen afkomstig van verkeer en industrie.

Uit de monitoringsresultaten blijkt dat er in de omgeving van het nieuwe tankstation in 2015 geen overschrijdingen hebben plaatsgevonden voor de grenswaarden van NO2, PM10 en PM2,5. De concentraties aan de Laan der Verenigde Naties nabij de locatie bedragen circa 32 tot 35 µg/m<sup>3</sup> voor NO2, circa 20 tot 21 µg/m<sup>3</sup> voor PM10 en circa 12 µg/m<sup>3</sup> voor PM2,5. De prognose is dat de jaargemiddelde concentraties PM10 en PM2,5 in 2020 zijn toegenomen met circa 1 à 2



$\mu\text{g}/\text{m}^3$  en in 2030 weer zijn afgenomen. De concentratie  $\text{NO}_2$  neemt in de jaren na 2015 verder af.

De jaargemiddelde concentraties voor  $\text{PM}_{10}$  en  $\text{NO}_2$  liggen ruimschoots onder de 31,2 respectievelijk  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . De jaargemiddelde concentratie voor  $\text{PM}_{2,5}$  ligt ruimschoots onder de  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Gelet op de planbijdrage en de thans heersende luchtkwaliteit, is het aannemelijk dat tot en met 2030 de concentraties  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{PM}_{2,5}$  en  $\text{NO}_2$  ruim aan de grenswaarden voldoen.

#### **4.9.3 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.

## **4.10 Verkeer en vervoer**

### **4.10.1 Regelgeving en beleid**

#### *Mobiliteitsplan Dordrecht*

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

Op stadsniveau is een stelsel van hoofdwegen en secundaire wegen vastgesteld, waarbij gemotoriseerd verkeer zo vlot mogelijk naar wegen van een hogere orde afgewikkeld dient te worden. In het plan wordt een duidelijke keuze gemaakt voor het versterken en verbeteren van de radialen naar de binnenstad.

#### **4.10.2 Onderzoek**

De locatie is gelegen aan een bestaande doorgaande wegenstructuur. Aanpassing daarvan is -behoudens de toegang tot het tankstation- niet nodig.

#### **4.10.3 Conclusie**

Het bestemmingsplan voldoet voor wat betreft de aspecten verkeer, vervoer en parkeren aan het beleid van de gemeente.

## **4.11 Water**

### **4.11.1 Regelgeving en beleid**

#### *Nationaal Bestuursakkoord Water*

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is

overgenomen in het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

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

#### *Waterwet*

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

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

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

#### *Waterbeheerprogramma 2016-2021*

Vanaf 2016 wordt er een nieuw waterbeheer programma van kracht. Het ontwerp hiervan is inmiddels beschikbaar. Het programma bestaat uit een statisch en een dynamisch deel. Het statisch deel bevat de doelen die het waterschap wil bereiken, zowel op de lange termijn als voor de planperiode. Het dynamisch deel bevat de maatregelen die nodig zijn om de doelen uit het statisch deel te realiseren. Het plan bevat doelen en maatregelen voor de thema's Calamiteitenzorg, Water en Ruimte, Waterveiligheid, Voldoende Water, Schoon water en Waterketen. Voor het thema water en ruimte is de nadere uitwerking van de deltabeslissing ruimtelijke adaptatie de belangrijkste ontwikkeling. Hierbij wordt uitgegaan van meerlaagse veiligheid: preventie (laag 1), ruimtelijke inrichting (laag 2) en crisisbeheersing (laag 3). Voor Hollandse Delta ligt de nadruk op de eerste laag: een overstroming voorkomen door middel van (primaire) waterkeringen. Voor de tweede laag is als doel geformuleerd dat de ruimtelijke inrichting bijdraagt aan het beperken van de gevolgen van een overstroming.

#### *Stedelijk Waterplan*

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

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

### **4.11.2 Onderzoek**

De planontwikkeling is besproken met het waterschap.

De locatie van het nieuwe tankstation is naast en binnen de zonering van de waterkering gesitueerd. Het integrale ontwerp wordt dusdanig vormgegeven dat deze voldoet aan:

- Nota toetsingskaders en beleidsregels voor het watersysteem 2014;
- NEN 3650;
- NEN 3651.

Kabels en leidingen en andere ondergrondse infrastructuur worden getoetst en berekend conform de zogenaamde erosie-krater berekening.

Het LPG-vulpunt wordt buiten de beschermingszone gepositioneerd.

De aanpassing c.q. omlegging van de hevelleiding wordt in overleg en ter goedkeuring van het waterschap ontworpen op basis van de hiervoor vigerende normen.

Het verharde oppervlak ter plaatse van de brandstof afleverpunten alsmede ter plaatse van het vulpunt, wordt aangesloten op een slibvangput en olie- en benzineafscheider en loost op het gemengde rioolstelsel.

Het overige verharde oppervlak, alsmede het fietspad en de dakvlakken van het tankstation en de luifel, worden aangesloten op het schoonwaterriool. De afvoer hiervan gaat via de cascade direct naar het oppervlaktewater.

Er is sprake van een toename van verharding met als conclusie dat ca. 400 m<sup>2</sup> wateroppervlak moet worden gecompenseerd.

Met de herinrichting van de Laan der Verenigde Naties heeft de gemeente Dordrecht meer wateroppervlak gerealiseerd dan benodigd. Hierdoor is binnen het desbetreffend peilgebied een overschot ontstaan van ca 1,8 ha. Dit overschot wordt als reserve wateroppervlak gebruikt en fungeert als een soort "sparpot" waar bij andere projecten gebruik van kan worden gemaakt. De status en grootte van deze "sparpot" wordt door de gemeente Dordrecht bijgehouden en beheerd. Het overschot aan wateroppervlak welke in de sparpot aanwezig is, is ruim voldoende om aanspraak op gemaakt kunnen worden.

De benodigde watervergunningen wordt door de gemeente en door initiatiefnemer aangevraagd.

#### **4.11.3 Conclusie**

Het bestemmingsplan voldoet aan het waterbeleid en de wetten en regels op dit gebied.

# HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving

## 5.1 Planmethodiek

De bestemmingen zijn van de verbeelding afleesbaar. In de regels is aangegeven onder welke voorwaarden er gebouwd kan worden. Voor de opzet van de regels is aansluiting gezocht bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012).

## 5.2 Regels

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

### *Bestemmingen*

#### Bedrijf - verkooppunt motorbrandstoffen met lpg

Binnen deze bestemming is het tankstation geregeld, inclusief de in- en uitgang. Er is een bouwvlak opgenomen waarbinnen een gebouw (het servicestation), een overkapping, en een wasstraat kan worden opgericht. De maximale bouwhoogte is bepaald op 5 m. Vanuit een oogpunt van externe veiligheid is de maximale doorzet bepaald op 500 m<sup>3</sup>.

Er is langs de Laan der VN ook een aanduiding opgenomen voor het bouwen van een zuil met de prijsaanduidingen van de brandstoffen, met een bouwhoogte van maximaal 7 m.

Zoals bij dergelijke voorzieningen gebruikelijk is in het servicestation detailhandel toegestaan.

De toegestane maximum oppervlakte voor detailhandel is 180 m<sup>2</sup> bvo en is ondermeer ook gericht op de verkoop van warme dranken en snacks en de ruimten die nodig zijn voor de bereiding daarvan. Het gaat hierbij om aan de verkoop van brandstoffen ondergeschikte detailhandel. De detailhandel kent dezelfde openingstijden als het tankstation. De hoofdactiviteit ligt op de verkoop van motorbrandstoffen: men komt daar primair om te tanken en al het andere is daaraan ondergeschikt.

Om die reden zijn reclame-uitingen ook gericht op het tanken en niet op de detailhandel en er worden geen afzonderlijke reclames gemaakt.

#### Groen

Deze bestemming is gericht op het groen om het tankstation. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat binnen deze bestemming een fietspad is toegestaan. Het om te leggen fietspad wordt dan ook binnen deze bestemming gerealiseerd. Voorts is met een aanduiding 'railverkeer' het bestaande goederenspoor aangegeven.

Tot slot is binnen deze bestemming met een aanduiding de ligging van de ondergrondse lpg-tank aangegeven en is de omvang van de tank vanuit een oogpunt van externe veiligheid bepaald op maximaal 20 m<sup>3</sup>.

#### Verkeer

Deze bestemming is gelegd op een gedeelte van de toegang naar het tankstation. het betreft het gedeelte dat niet wordt verkocht aan het tankstation.

#### Dubbelbestemming

In het bestemmingsplan is de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' opgenomen.

#### Gebiedsaanduidingen

In het plan zijn twee gebiedsaanduidingen opgenomen:

- geluidzone -industrie: het gebied maakt deel uit van het gezonde industrieterrein Grote Lindt/Dordt West;

- veiligheidszone - lpg: deze zone betreft een cirkel van 15 m vanuit het vulpunt van lpg en is gebaseerd op een doorzet van 500 m<sup>3</sup>. Binnen deze cirkel is bebouwing niet toegestaan en daarom ligt het bouwvlak ook buiten de cirkel.

#### Overgangsrecht en naam

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. Tot slot is in de slotregel de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

### **5.3 Verbeelding**

In de verbeelding zijn uitsluitend de gronden voor het nieuwe tankstation, de daarvoor benodigde onsluiting, alsmede het omliggende groen opgenomen.

## **HOOFDSTUK 6 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.

Een exploitatieplan is niet nodig als de kosten van het bestemmingsplan anderszins verzekerd zijn. Dit kan met een overeenkomst of via de gronduitgifte. De betreffende gronden worden uitgegeven.

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

# **HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

## **7.1 Inspraak**

De voorgenomen aanpassingen in dit bestemmingsplan leveren geen wijziging van beleid op. De gemeente heeft over de planonderdelen overleg gevoerd met de directe omgeving. Gelet hierop is afgezien van een inspraakronde en heeft een ieder direct de gelegenheid zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan in te dienen bij de gemeenteraad.

## **7.2 Overleg**

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

1. Provincie Zuid-Holland;
2. Rijkswaterstaat;
3. Waterschap de Hollandse Delta;
4. Veiligheidsregio;
5. Prorail.

Er zijn inhoudelijke opmerkingen ontvangen van het waterschap en de Veiligheidsregio. Naar aanleiding van die opmerkingen heeft overleg met hen plaatsgevonden en is vervolgens de toelichting op de onderdelen 'water' en 'externe veiligheid' uitgebreid.