

Toelichting bestemmingsplan Rijksweg A16 - N3

gemeente: Dordrecht
fase: ontwerpbestemmingsplan
datum: januari 2017

Inhoudsopgave

| | |
|---|-----------|
| HOOFDSTUK 1 Inleiding | 4 |
| 1.1 Aanleiding en doel | 4 |
| 1.2 Ligging en begrenzing gebied | 4 |
| 1.3 Geldende bestemmingsplannen | 5 |
| 1.4 Leeswijzer | 5 |
| HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving | 6 |
| 2.1 Historie | 6 |
| 2.2 Bestaande ruimtelijke en functionele structuur | 7 |
| 2.3 Ontwikkelingen A16 en N3 | 7 |
| 2.4 Uitgangspunten voor nieuw bestemmingsplan | 8 |
| HOOFDSTUK 3 Beleidskader | 9 |
| 3.1 Rijksbeleid | 9 |
| 3.1.1 <i>Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte</i> | 9 |
| 3.1.2 <i>Besluit algemene regels ruimtelijke ordening</i> | 10 |
| 3.1.3 <i>Crisis- en herstelwet</i> | 10 |
| 3.1.4 <i>Structuurvisie Randstad 2014</i> | 10 |
| 3.1.5 <i>Ladder voor duurzame verstedelijking</i> | 11 |
| 3.2 Provinciaal beleid | 11 |
| 3.2.1 <i>Visie Ruimte en Mobiliteit</i> | 11 |
| 3.2.2 <i>Verordening Ruimte</i> | 13 |
| 3.2.3 <i>Ladder voor duurzame verstedelijking</i> | 13 |
| 3.3 Gemeentelijk beleid | 14 |
| 3.3.1 <i>Structuurvisie Dordrecht 2040</i> | 14 |
| HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten | 15 |
| 4.1 Vooraf | 15 |
| 4.2 Archeologie en cultuurhistorie | 15 |
| 4.2.1 <i>Regelgeving en beleid</i> | 15 |
| 4.2.2 <i>Onderzoek</i> | 17 |
| 4.2.3 <i>Conclusie</i> | 19 |
| 4.3 Bedrijven en milieuzonering | 19 |
| 4.3.1 <i>Regelgeving en beleid</i> | 19 |
| 4.3.2 <i>Onderzoek</i> | 19 |
| 4.3.3 <i>Conclusie</i> | 19 |
| 4.4 Bodemkwaliteit | 19 |
| 4.4.1 <i>Regelgeving en beleid</i> | 19 |
| 4.4.2 <i>Onderzoek</i> | 19 |
| 4.4.3 <i>Conclusie</i> | 20 |
| 4.5 Duurzaamheid | 20 |
| 4.5.1 <i>Regelgeving en beleid</i> | 20 |
| 4.5.2 <i>Onderzoek</i> | 21 |
| 4.5.3 <i>Conclusie</i> | 22 |
| 4.6 Externe veiligheid | 22 |
| 4.6.1 <i>Regelgeving en beleid</i> | 22 |
| 4.6.2 <i>Onderzoek</i> | 23 |
| 4.6.3 <i>Conclusie</i> | 24 |
| 4.7 Natuur | 24 |
| 4.7.1 <i>Regelgeving en beleid</i> | 24 |
| 4.7.2 <i>Onderzoek</i> | 24 |
| 4.7.3 <i>Conclusie</i> | 25 |
| 4.8 Geluid | 25 |
| 4.8.1 <i>Regelgeving en beleid</i> | 25 |
| 4.8.2 <i>Onderzoek</i> | 29 |
| 4.8.3 <i>Conclusie</i> | 31 |

| | |
|---|-----------|
| 4.9 Groen | 31 |
| 4.9.1 Regelgeving en beleid | 31 |
| 4.9.2 Onderzoek | 31 |
| 4.9.3 Conclusie | 31 |
| 4.10 Luchtkwaliteit | 32 |
| 4.10.1 Regelgeving en beleid | 32 |
| 4.10.2 Onderzoek | 33 |
| 4.10.3 Conclusie | 34 |
| 4.11 Verkeer en vervoer | 34 |
| 4.11.1 Regelgeving en beleid | 34 |
| 4.11.2 Onderzoek | 34 |
| 4.11.3 Conclusie | 36 |
| 4.12 Water | 36 |
| 4.12.1 Regelgeving en beleid | 36 |
| 4.12.2 Onderzoek | 38 |
| 4.12.3 Conclusie | 38 |
| 4.13 Milieueffectrapportage | 39 |
| 4.13.1 Waarom een MER | 39 |
| 4.13.2 Doel en inhoud van het MER | 39 |
| 4.13.3 Afwegingen voor het bestemmingsplan | 40 |
| HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving | 49 |
| 5.1 Planmethodiek | 49 |
| 5.2 Inleidende regels | 49 |
| 5.3 Bestemmingen | 49 |
| 5.4 Algemene regels | 51 |
| 5.5 Overgangs- en slotregels | 51 |
| HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid | 52 |
| 6.1 Kostenverhaal | 52 |
| HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid | 53 |
| 7.1 Inspraak | 53 |
| 7.2 Overleg | 53 |

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Het knooppunt A16/N3 heeft onvoldoende capaciteit om de huidige en toekomstige verkeersstromen adequaat af te wikkelen. Rijkswaterstaat heeft in het kader van het Programma Aansluitingen samen met de regio plannen ontwikkeld voor de verbetering van de doorstroming op de 'top 6 knelpunt aansluitingen', waaronder het knooppunt A16/N3.

Rijkswaterstaat heeft hiervoor een schetsontwerp gemaakt, waarin voor het verkeer vanaf de N3 in de richting Moerdijk een zogenaamd kwartklaverblad is voorzien en aansluitend daarop een lange parallelbaan met twee rijstroken tot kort voor het bestaande servicestation aan de A16-westzijde. Deze oplossing gaat tevens uit van een vrije rechtsaf-beweging vanaf de A16 richting N3. Het ontwerp zorgt voor een betere doorstroming op het knooppunt.

De gemeente Dordrecht is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein Dordtse Kil IV en een betere bereikbaarheid van de bestaande bedrijventerreinen westelijk van de A16. Voor de ontwikkeling van Dordtse Kil IV is de beschikbaarheid van een volwaardige ontsluiting op het rijkswegennet een voorwaarde. De verbeteringen aan A16 en N3 maken realisering van een adequate ontsluiting van Dordtse Kil IV mogelijk.

Hoewel de aanpak van de A16/N3 een volwaardige ontsluiting van Dordtse Kil IV mogelijk maakt, wordt de verbetering van de rijkswegenstructuur aangemerkt als een autonoom project. In verband hiermee is er voor gekozen voor Dordtse Kil IV en voor de aanpak van de A16 en N3 aparte bestemmingsplannen op te stellen en in procedure te brengen.

1.2 Ligging en begrenzing gebied

Het gebied van het bestemmingsplan ligt aan de westzijde van het Eiland van Dordrecht. Het plan beslaat die gedeelten van de rijkswegen A16 en N3, inclusief aansluitingen, waar de voorgenoemde aanpak leidt tot fysieke aanpassing van de bestaande situatie, inclusief een aanpassing ter plaatse van Mc.Donalds.

In dit bestemmingsplan zijn ook enkele gronden opgenomen die geen rol spelen bij de aanpassing van de A16 en N3, maar uitsluitend zijn opgenomen om onnodige versnippering in bestemmingsplannen te voorkomen. Het betreft gronden aan weerszijden van de op- en afritten bij de N3 en aan de Wioldrechtse Zeedijk tussen A16 en het spoor, alsmede een gedeelte van het spoor.



1.3 Geldende bestemmingsplannen

Voor het plangebied gelden de volgende plannen:

1. bestemmingsplan Dordtse Kil (2013)
2. bestemmingsplan Amstelwijck 2010 (2011)
3. bestemmingsplan Dijkversterking Dordt-west (2013)
4. bestemmingsplan Willemsdorp (2011).

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 worden de aanleiding voor het opstellen van het bestemmingsplan, de ligging van het plangebied en de daar nu geldende bestemmingsplannen beschreven.

Hoofdstuk 2 geeft inzicht in de beoogde ontwikkeling van het gebied.

In hoofdstuk 3 komt het beleid van rijk, provincie en gemeente aan de orde.

Hoofdstuk 4 beschrijft de omgevingsaspecten, waarbij inzicht wordt gegeven in de uitkomsten van de onderzoeken die voor de diverse aandachtsgebieden zijn uitgevoerd. Per onderdeel worden de regelgeving en het beleid benoemd, worden de onderzoeken beschreven en wordt een conclusie getrokken. Verder wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de uitkomsten van de plan- en project MER

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de juridische planbeschrijving.

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

HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving

2.1 Historie

Het plangebied ligt in de polder Wieldrecht (1660), de Oude Beerpolder (1727), Benedepolder (1819), Braberspolder (1821) en de Van Dijkpolder (1821).

Naar een idee van Napoleon werd op het eiland van Dordrecht tussen 1820 en 1822 de Rijksstraatweg nummer 7 aangelegd, als onderdeel van de verbindingroute tussen Rotterdam en Antwerpen. De weg werd gefinancierd door de aanleg van 2 tollen: de 1e Tol en de 2e Tol. In de volksmond werd het de Straatweg naar Willemsdorp genoemd.

Op de meest zuidelijke punt en buitendijks van de Dijkspolder kwam in 1822 Willemsdorp tot stand, vernoemd naar koning Willem I. Door middel van een dam was Willemsdorp verbonden met de Dijkspolder. In eerste instantie was er slechts sprake van een uitspanning bij de hoeve Waterloo.



In 1822 startte de stoombootveerdienst naar Moerdijk. Het stoomveer hield stand tot circa 1877. Onder invloed van de in 1872 tot stand gekomen spoorlijn Rotterdam-Breda met de spoorbrug over het Hollandsch Diep én het rechtstreekse veer van Moerdijk naar Rotterdam devalueerde de veerdienst. de laatste 23 jaar was er slechts een zeil- en roeiveer. Willemsdorp had een eigen treinstation, later een eenvoudige halte die tot in de jaren 60 van de 20e eeuw dienst deed. Vanuit Willemsdorp kon men ook per voetveer oversteken naar de Hoekse Waard (Strijensas). Dit veer was waarschijnlijk ook nog in gebruik tot in de jaren 60 van de 20e eeuw.

Met de opkomst van de auto, maar door het nog ontbreken van een brug voor autoverkeer, kwam opnieuw een veerdienst tot stand tussen 1912 en 1936. De dienst werd onderhouden met drie schepen: de Moerdijk, de Willemsdorp en de Dordrecht.

De eerste brug die aan het einde van de 19e eeuw over het Hollands Diep werd gebouwd was een spoorbrug en werd geopend in januari 1871. De tweede brug, bestemd voor autoverkeer, is aangelegd in de jaren dertig van de 20e eeuw. Hierover loopt de rijksweg A16. Op 10 mei 1940 werd na een Duitse parachutistenlanding rond de beide landhoofden enige tijd hard gevochten om het bezit van de Moerdijkbruggen.

Langs het Hollands Diep en de Buitendijk van het Eiland van Dordrecht is nog in april 1940, vlak voor de Tweede Wereldoorlog, een verdedigingslinie aangelegd als onderdeel van de uitbreiding van het Zuidfront van de Vesting Holland. De verdedigingslinie bestond grotendeels uit betonnen groepsschuilplaatsen of kazematten, gelegen achter de ringdijk.

Rond 1950 wordt – ter vervanging van de oude Rijksstraatweg 7 - de Rijksweg A16 (E19) aangelegd. In de zuidpunt loopt deze parallel aan en direct ten westen van de spoorlijn. De verkeersbrug werd destijds verbreed naar 2x2 rijstroken. In 1978 werd de verkeersbrug vernieuwd met behoud van de oude pijlers en nu verbreed naar 2x3 rijwegen.

Begin jaren 90 is de N3 afgebouwd. Eerder was tussen Dubbeldam en de overige woonwijken van Dordrecht een rondweg aangelegd. In noordelijke richting sloot de Rondweg aan op de Papendrechtse brug over de Beneden Merwede. Deze route vormde een snelle verbinding met de Papendrecht, Sliedrecht en de A15. Met de afbouw van de N3 ontstond een directe verbinding tussen de A15 en A16, waardoor de weg in betekenis toenam.

Tussen 2000 en 2004 werd over het Hollandsch Diep voor de HSL een derde brug gebouwd. Deze duikt op het eiland van Dordrecht direct ten noorden van Willemsdorp meteen ondergronds onder de Dordsche Kil door.

2.2 Bestaande ruimtelijke en functionele structuur

De rijksweg A16 op het Eiland van Dordrecht is onderdeel van de belangrijkste snelwegverbinding van de Randstad met zuid-west Nederland en het achterland (België/Frankrijk). De route doorkruist het eiland tussen de Drechtunnel onder de Oude Maas en de Moerdijkbrug over het Hollands Diep in noord-zuid richting.

Door ligging en functie vormt de rijksweg een ruimtelijke scheiding tussen de bedrijvzone Zeehavens - Dordtse Kil (Westelijke Dordtse Oever) aan de westzijde en de (stads)uitbreidingen Krispijn, Wielwijk en Amstelwijck aan de oostzijde. Zuidelijk daarvan vormt de weg, samen met de spoorbaan Dordrecht-Lage Zwaluwe, de begrenzing met het open polderlandschap aan de zuidrand van het eiland.

De N3 functioneert als de kortsluiting tussen de A15 (Rotterdam-Nijmegen) en de A16 en is als zodanig een belangrijke schakel in de verkeersverbinding tussen het midden van het land en zuid-west Nederland. Voorts wordt de Hoeksche Waard via het knooppunt A16-N3, de N217 en de Kiltunnel aangesloten op het rijks hoofdwegennet.

2.3 Ontwikkelingen A16 en N3

Rond het jaar 2003 is de filedruk op het knooppunt N3/A16 voor het eerst als probleem onderkend. In de periode 2003- 2005 hebben Rijkswaterstaat en gemeente Dordrecht onderzoek laten doen naar het functioneren van het knooppunt.

Op basis hiervan is de conclusie getrokken dat het kruispuntcomplex onvoldoende capaciteit heeft om de aanwezige en toekomstige verkeersstromen te verwerken. De oorzaak ligt in de vele kruisende verkeersstromen en het feit dat deze op drie kruispunten met verkeerslichten zijn geregeld.

De verwachting is uitgesproken dat het knooppunt op middellange termijn volledig zal vastlopen. Er wordt geconcludeerd dat voor de korte termijn nog optimalisaties mogelijk zijn aan de verkeerslichten, maar dat op lange termijn een duurzame oplossing noodzakelijk is.

In 2006 zijn de aanbevolen optimalisaties van de verkeerslichten en kruispuntinrichting uitgevoerd. Er is vastgesteld dat de hiermee voorspelde verbetering van de verkeersafwikkeling heeft plaatsgevonden. Tegelijk waren de mogelijkheden om de knoop met kleine ingrepen te verbeteren daarmee uitgenut.

Een vervolgonderzoek uit 2005 heeft de bouwstenen opgeleverd voor de noodzakelijke structurele oplossing. De kern van de oplossing is het ontvlechten van de dominante verkeersstromen, zodat deze vrij kunnen doorstromen. Het betreft dan voornamelijk de verkeersstroom tussen de N3 en de A16 richting Breda. Hierdoor wordt het knooppunt ontlast en ontstaat er meer "groentijd" op de kruispunten, die kan worden benut om de andere richtingen langer "groen" te geven.

2.4 Uitgangspunten voor nieuw bestemmingsplan

In de huidige situatie is er sprake van een serieuze verstoring in de verkeersafwikkeling rondom het knooppunt A16/N3. Op de N3 treden in de spitsperioden regelmatig forse wachtrijen op, met name door verkeer dat de A16 op wil rijden richting de Moerdijkbrug, en ook de bereikbaarheid van de Dordtse Kil-bedrijventerreinen staat regelmatig onder druk. Op de A16 zelf wordt verkeersafwikkeling gehinderd door instromend verkeer vanaf de aansluiting. Naar de toekomst toe, zonder de infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied, neemt de hoeveelheid verkeer aanzienlijk toe. De druk op het knooppunt wordt hiermee groter en de huidige problemen verergeren: wachtrijen worden langer, treden vaker op en zijn een langere tijd aanwezig.

In de afgelopen jaren zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd naar de reconstructie van het knooppunt A16/N3. Diverse oplossingen zijn daarom beschouwd om de verkeersafwikkeling naar de toekomst te waarborgen: van een 'fly over' van de N3 naar de A16 Zuid tot aan een verkeersplein aan de westzijde van de A16 om de toe- en afrit en lokale wegen met elkaar te verbinden, al dan niet gecombineerd met een parallelstructuur aan één of beide zijden van de A16. Deze oplossingen functioneerden verkeerskundig niet of niet voldoende, waren niet (goed) inpasbaar of brachten te hoge kosten met zich mee.

Uiteindelijk hebben de onderzoeken geresulteerd in de vormgeving die thans voorligt en betreft aanpassingen op stroomwegen (A16 en N3) en een gebiedsontsluitingsweg (Rijksstraatweg). Ten oosten van de A16 wordt een vrije rechtsaf voorzien vanaf de afrit van de A16 naar de N3. Aan de westzijde van de A16 wordt de afrit verlegd naar de Rijksstraatweg. Het verkeer vanaf de N3 krijgt een vrije rechtsaf (kwart klaverblad-constructie) om vervolgens samen te voegen met de oorspronkelijke toerit en als parallelvoorziening naast de A16 mee te lopen. Uiteindelijk voegt deze parallelbaan in op de A16.

Op de parallelbaan is een toe- en afrit voorzien voor het te ontwikkelen bedrijventerrein Dordtse Kil IV. De realisatie van het bedrijventerrein zelf is daarbij gekoppeld aan de realisatie van deze nieuwe aansluiting. Om deze nieuwe toe- en afrit te kunnen bereiken wordt ter hoogte van de verlegde afrit een doorsteek voorzien naar de parallelbaan. Aan de oostzijde van de A16 is ook een nieuwe toe- en afrit voorzien, direct na de Moerdijkbrug. Ook deze halve aansluiting is bedoeld voor en gekoppeld aan Dordtse Kil IV.

Door de noodzakelijke aanpassingen van de op- en afrit nabij Mc. Donalds verandert ook daar de situatie. Mc. Donalds heeft te kennen gegeven aansluitend een en ander aan hun vestiging te willen aanpassen. Ook dit wordt in dit bestemmingsplan opgenomen.

Door dit nieuwe bestemmingsplan komen enkele locaties uit het bestemmingsplan Dordtse Kil als het ware excentrisch te liggen. Deze gronden spelen geen rol bij de aanpassing van de A16 en N3.

Door deze gronden nu op te nemen wordt onnodige versnippering in bestemmingsplannen voorkomen. Het betreft gronden aan weerszijden van de op- en afritten bij de N3 en aan de Wieldrechtse Zeedijk tussen A16 en het spoor, alsmede een gedeelte van het spoor.

HOOFDSTUK 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld en vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak. In de SVIR zet het Rijk haar nationale belangen in het ruimtelijke en mobiliteitsdomein uiteen en wordt vermeld welke instrumenten hiervoor worden ingezet. Er wordt gestreefd naar een Nederland dat concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig is.

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Met de SVIR is een andere koers ingezet in het nationale ruimtelijke beleid. Door meer bevoegdheden over te hevelen naar provincies en gemeenten, brengt het Rijk de ruimtelijke ordening dichterbij burgers en bedrijven. Hiermee wordt getracht om de bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving en/of een sectorale benadering met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Nederland, in zekere mate te beperken. Anders dan in Nota Ruimte gaat de SVIR uit van het adagium 'decentraal, tenzij'. Dit houdt in dat er gekozen wordt voor een selectieve inzet van rijksbeleid op dertien nationale belangen, waarvoor het Rijk zich verantwoordelijk acht en waarop ze resultaat wil boeken. Buiten deze dertien belangen komt de decentrale overheden beleidsvrijheid toe.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Om de samenhang tussen de verschillende nationale opgaven inzichtelijk te maken, zijn de rijksopgaven in de SVIR per MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) regio beschreven.

Regio Zuidvleugel

Het MIRT-gebied Zuidvleugel beslaat de provincie Zuid-Holland en bestaat uit het verstedelijkt gebied tussen Leiden, Den Haag, Rotterdam en Dordrecht en delen van het Groene Hart en delen van de Zuidwestelijke Delta. De volgende opgaven van nationaal belang zijn voor de aanpassing van de aansluiting A16/N3 van belang:

- versterken van de internationale concurrentiepositie.
- verbeteren van de bereikbaarheid.

De afgelopen jaren hebben Rijk en regio met elkaar afspraken gemaakt over het ruimtelijk-fysieke domein, onder andere over het Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel. Maar de context waarin overheden opereren verandert. Door onder meer het afnemen van investeringsbudgetten en de decentralisatie van overheidstaken worden nieuwe vormen van samenwerking gevormd om de gezamenlijke ambities in de Zuidvleugel te kunnen realiseren.

In het project aansluiting A16/N3 werkt het Rijk intensief samen met de gemeente Dordrecht. Daardoor worden niet alleen de rijksdoelstellingen met betrekking tot bereikbaarheid gerealiseerd, maar ook de lokale en regionale ambities om een goede ontsluiting van het toekomstige bedrijventerrein Dordtse Kil IV te realiseren.

Bereikbaarheid regio Rotterdam

In de rijksstructuurvisie Bereikbaarheid regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding (vastgesteld 4 november 2013) zijn vijf projecten binnen de regio Rotterdam uitgewerkt waar prioriteit aan wordt gegeven:

1. Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) (voor een betere verbinding van de economische clusters op de Westflank);
2. Integraal maatregelenpakket verbeteren knooppunten (een oplossing voor het beter functioneren van bestaande netwerken en multimodale knooppunten);
3. Kwaliteitssprong in ontwikkelingsopgave en OV Rotterdam Zuid (dit versterkt de ontwikkeling van een metropolitaan OV systeem);
4. Verbreding A20 Oost (voor een betere doorstroming van de Oostflank);
5. Brienoord- en Algeracorridor (voor een betere doorstroming van de Oostflank).

Met de aanpassing van de aansluiting A16/N3 verbetert het functioneren van het bestaande netwerk.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Indien provinciale of nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken kunnen bij of krachtens provinciale verordening, respectievelijk bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening bevat de regels op nationaal niveau.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen moet worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijkswaagwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

In het plangebied van het bestemmingsplan gelden geen specifieke nationale belangen waar rekening mee moet worden gehouden. Het plan voldoet aan de regels uit het Barro.

3.1.3 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet (2010) is tot stand gekomen als reactie op de economische crisis die zich medio 2008 aandiende. Doel van de wet is door middel van nieuwe of aangepaste procedures de werkgelegenheid in de bouw zoveel mogelijk te stimuleren. De wet omvat twee categorieën maatregelen, te weten maatregelen voor met name genoemde projecten en wijzigingen in diverse bijzondere wetten.

Op basis van de wet kunnen ruimtelijke plannen sneller worden uitgevoerd, doordat procedures zijn bekort. Door wegen versneld aan te leggen en verbeteren is Nederland beter bereikbaar en wordt de economie gestimuleerd en ook de aanleg van bedrijventerreinen zorgt voor banen.

De Westelijke Dordtse Oever is in bijlage 1 bij de wet aangewezen als ruimtelijk en infrastructureel project waarvoor gebruik kan worden gemaakt van de aangepaste procedures die de Crisis- en herstelwet mogelijk maakt.

3.1.4 Structuurvisie Randstad 2014

Het Rijk wil dat de Randstad zicht ontwikkelt tot een concurrerende Europese topregio. De regio moet aantrekkelijk zijn om in te wonen, te werken, te recreëren en te investeren. Om dat te bereiken heeft de overheid een visie ontwikkeld op hoe de Randstad er in 2040 uit moet zien. Met de Structuurvisie Randstad 2040 geeft de overheid aan hoe de Randstad in 30 jaar kan uitgroeien tot een internationaal krachtige, duurzame en aantrekkelijke regio. Daarbij staan de steden centraal. Nieuwe woonhuizen en kantoren moeten vooral in de steden worden gebouwd, zodat de stad sterker en aantrekkelijker wordt. Bij steden komen natuurgebieden van topkwaliteit.

Het Rijk wil het Groene Hart verbinden met het IJsselmeer, de Zeeuwse wateren, de kust en de Utrechtse Heuvelrug. Er zijn vier belangrijke doelstellingen voor de Randstad in 2040:

- de Randstad bestand maken tegen klimaatverandering;

- combinaties van water, natuur, landschap, cultuurhistorie, wonen en werken moeten bijdragen aan meer verscheidenheid in recreëren en de woon- en werkomgeving;
- de internationaal sterke economische functies in de Randstad moeten worden versterkt en moeten goed internationaal verbonden zijn;
- de stedelijke regio's in de Randstad moeten ruimte en kwaliteit bieden voor wonen, werken en voorzieningen met een goede bereikbaarheid.

3.1.5 Ladder voor duurzame verstedelijking

Per 1 oktober 2012 is in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen.

Artikel 3.1.6 Bro bepaalt het volgende:

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;*
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;*
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.*

Met dit instrument wordt beoogd in ruimtelijke plannen alleen ontwikkelingen mogelijk te maken, waaraan daadwerkelijk behoefte bestaat, niet leiden tot (toename van) overcapaciteit en goed bereikbaar zijn.

De toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking is op provinciaal niveau verder uitgewerkt. Verderop in deze toelichting wordt hier in onderdeel [3.2.3](#) nader op ingegaan.

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. Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben hiertoe op 9 juli 2014 de Visie ruimte en mobiliteit (VRM) vastgesteld. Bij de VRM horen de Verordening ruimte, het Programma ruimte en het Programma mobiliteit.

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. 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.

In de Visie Ruimte en Mobiliteit geven Vier rode draden richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

- beter benutten en opwaarderen van wat er is,
- vergroten van de agglomeratiekracht,
- verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit,
- bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

De Visie Ruimte formuleert daarnaast voor mobiliteit en bebouwde ruimte de volgende strategische doelen:

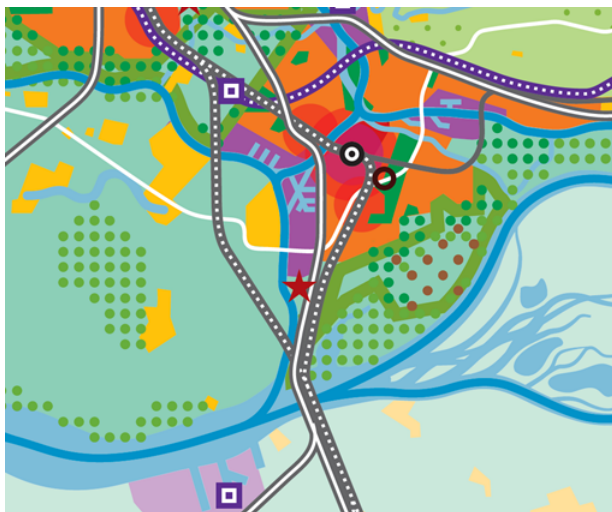
- kansen creëren voor een gevarieerde en innovatieve economie, zodat een hoog welvaartsniveau behouden blijft en de beroepsbevolking passend werk kan worden geboden,
- verder ontwikkelen van een intensief gebruikt, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied zodat voorzien kan worden in de veranderde maatschappelijke en economische vraag naar woon- en werkmilieus,
- op orde brengen en opwaarderen van het mobiliteitsnetwerk, zodat mensen en goederen doelmatig de juiste plaats kunnen bereiken,
- beter aansluiten van het aanbod van woningen, bedrijventerreinen, kantoren en winkelruimte bij de maatschappelijke vraag,
- beter aansluiten van het aanbod van openbaar vervoer bij de maatschappelijke vraag,
- verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.

Ruimtelijke hoofdstructuur

Het beleidsbeeld van de ruimtelijke hoofdstructuur combineert de huidige ruimtelijke situatie, de vier rode draden en de strategische doelstellingen. Het beeld toont de essentie en de samenhang van de verschillende kaartbeelden uit de Visie ruimte en mobiliteit.

De ruimtelijke hoofdstructuur bestaat voor wat betreft mobiliteit en bebouwde ruimte uit vier onderling verbonden systemen, elk met een eigen dynamiek en eigen kansen:

- de hoogstedelijke zone tussen Leiden en Dordrecht,
- het logistiek-industriële systeem langs vaarwegen en zware infrastructuur,
- de stedelijke agglomeratie,
- het systeem van kernen en linten in de groene ruimte.



Ruimtelijke hoofdstructuur

De hoogstedelijke zone tussen Leiden en Dordrecht bundelt de sterke elementen van de diensten- en kenniseconomie. In de centrumgebieden komen multimodale knooppunten, kenniscentra, voorzieningen en gevarieerde woon- en werklocaties bij elkaar. Onderscheidende

kwaliteit van Zuid-Holland is dat de haarvaten van het landschap reiken tot in die centrumgebieden. Het logistiek-industriële systeem langs vaarwegen en zware infrastructuur bundelt de sterke kanten van het havenindustriële complex, de greenports, de logistieke dienstverlening en de gerelateerde kenniscentra.

Uitwerking programma mobiliteit

De Drechtsteden vormen de grens van het stedelijk gebied van de zuidelijke Randstad en het landelijk gebied van de Waarden, de Biesbosch en het noordelijk deel van Noord Brabant. De waterwegen in het gebied zijn van groot belang voor de regionale economie (maritieme maakindustrie) en vormen tegelijkertijd een barrière. Vervoer van personen en goederen over water helpt om die gedeeltelijk te slechten.

De rijks- en spoorwegen in het gebied, in combinatie met de rijksweg N3, worden gebruikt om de regionale verplaatsingen te verwerken. De aansluitingen A15/N3 en A16/N3 worden verbeterd.

Functiekaart Visie Ruimte en mobiliteit

In de structuurvisie is de A16 aangeduid als "internationale wegverbinding" en de N3 als "(boven-)regionale wegverbinding". Verder zijn langs deze wegen zones ingetekend aangeduid als "gebied basisnet veiligheid".

3.2.2 Verordening Ruimte

In samenhang met de VRM hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland de Verordening ruimte vastgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt aanpassing van de A16 en N3 mogelijk, met als doel de huidige verkeersknelpunten door stagnerende doorstroming van verkeer op te lossen. De verordening bevat geen bepalingen waaraan het bestemmingsplan moet worden getoetst.

3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Zoals onder [3.1.5](#) aangegeven heeft de provincie Zuid-Holland de Ladder voor duurzame verstedelijking uitgewerkt. Hiertoe is in de Verordening Ruimte het volgende bepaald:

artikel 2.1 lid 1 - Ladder voor duurzame verstedelijking

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

- a. de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;*
- b. in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, of*
- c. indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die,*
 - i. gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,*
 - ii. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1 van toepassing is, en*
 - iii. zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.*

Lid 2 - Bestaand stads- en dorpsgebied

Onder bestaand stads- en dorpsgebied als bedoeld in het eerste lid, onder b, wordt verstaan: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing, met inbegrip van daartoe bouwrijp gemaakte terreinen, ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid (uitgezonderd glastuinbouw), detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in het mogelijk maken van noodzakelijk gebleken verbeteringen aan de rijkswegen A16 en N3. Deze maatregelen zijn niet aan te merken als stedelijke ontwikkeling waarop het instrument van de Ladder voor duurzame verstedelijking zich richt.

Dit betekent dat voor dit bestemmingsplan de in het Bro voorgeschreven treden van de ladder niet doorlopen behoeven te worden.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Dordrecht 2040

De gemeenteraad stelde op 17 december 2013 de Structuurvisie Dordrecht 2040 vast.

De visie stelt, in relatie tot het voorliggende bestemmingsplan, dat voor een succesvolle doorontwikkeling van het Zeehavengebied en de bedrijventerreinen, de ontsluiting als een van de belangrijkste randvoorwaarden, verbeterd moeten worden.

De bereikbaarheid van de stad wordt mede bepaald door de verbindingen via de Rijkswegen, de kwaliteit van de doorstroming daarop en de aansluiting van hoofdwegennet op het onderliggende wegennet. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling staat voorop.

Voor de fysieke capaciteit en doorstroming is een aanpassing van het huidige knooppunt van de A16 met de N3 noodzakelijk. Dit leidt tot een betere bereikbaarheid van de westelijke industriegebieden en zal de luchtkwaliteit en externe veiligheid verbeteren door een betere en veiliger doorstroming van het verkeer. Hiermee wordt de kans op ongelukken met gevaarlijke stoffen verkleind en kan de risicocontour worden gereduceerd.

De gemeente blijft uitvoering geven aan de gemaakte afspraken met partijen voor de Westelijke Dordtse Oever, waarbij wordt geïnvesteerd in de kwaliteit van de Zeehavens en Kil I, II en III zodat voldoende vestigingsmilieus beschikbaar zijn en de verplaatsingsbehoefte van bedrijven zoveel mogelijk wordt gereduceerd. Ook de realisatie en uitgifte van Dordtse Kil IV behoort tot deze afspraken. Voorwaarde voor de economische doorontwikkeling van de bedrijfsterrinen aan de westkant van de stad is wel dat de bereikbaarheid van dit gebied verzekerd is.

HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten

4.1 Vooraf

Ten behoeve van de voorgenomen aanleg van het bedrijventerrein Dordtse Kil IV en de combivariant Rijksweg A16 - N3 is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. In dat kader zijn verschillende onderzoeken verricht.

Bij de beschrijving van de verschillende omgevingsaspecten is (mede) gebruik gemaakt van de in het MER beschreven onderzoeken.

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

4.2.1 Regelgeving en beleid

Wet op de archeologische monumentenzorg

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

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

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

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

Besluit ruimtelijke ordening

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

Provinciaal beleid: Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland

De Cultuurhistorische Atlas van Zuid-Holland geeft een overzicht van de cultuurhistorische kenmerken en waarden in Zuid-Holland. 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 nederzettingpatronen, landschapspatronen en de archeologische opbouw van het landschap zijn weergegeven;
- de waardekaart, waarop de waardevolle structuren van de kenmerkenkaart zijn gewaardeerd.

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

Gemeentelijk beleid: Erfgoednota Dordrecht maakt geschiedenis; Erfgoedverordening Dordrecht

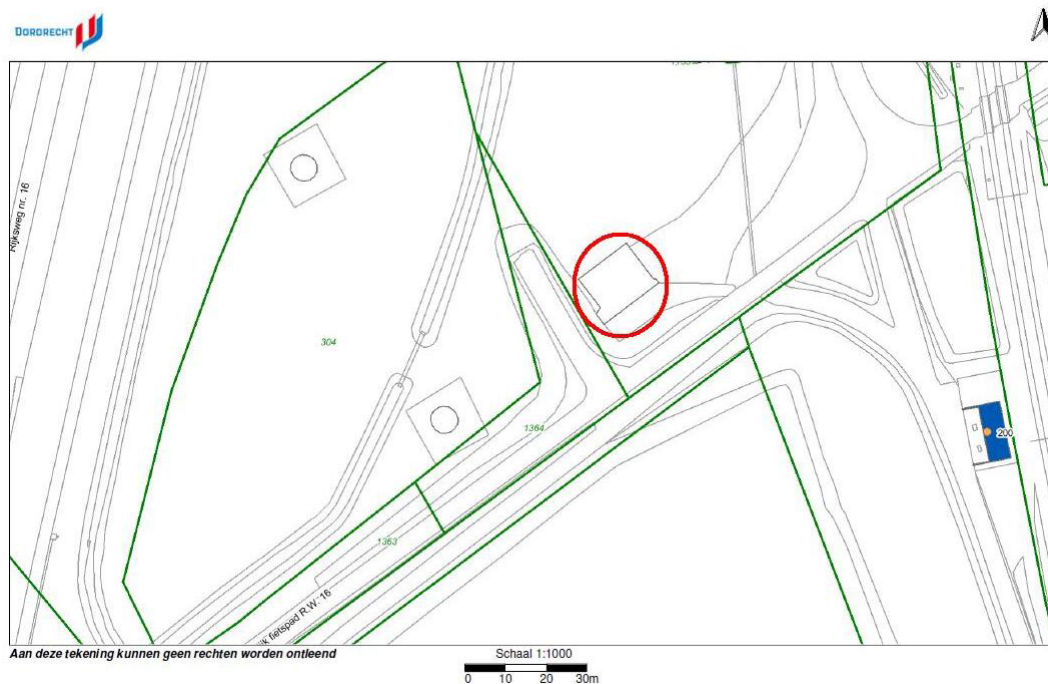
Streven is om het erfgoedbeleid steeds meer onderdeel te maken van het beleid op het gebied van de ruimtelijke kwaliteit en inrichting. Daarbij gaat het uitdrukkelijk niet alleen om objecten, maar ook om structuren die iets vertellen of verwijzen naar de historische ontwikkeling van Dordrecht. Hierin past het voornemen om gemeentelijke monumenten aan te wijzen, maar ook om cultuurhistorische beleidskaarten te maken waarop ook te verwachten waarden zijn aangegeven.

Nader onderzoek dient uit te wijzen of deze waarden daadwerkelijk aanwezig zijn, hoe groot deze zijn en hoe deze in kunnen worden gezet voor de gebiedsontwikkeling.

Cultuurhistorische waarden

In het plangebied ligt aan de Beerpolderseweg – direct ten oosten van de HSL- één Duitse bunker (Doppelgruppenunterstand type 622, nr. 9701) behorend tot het Stützpunkt Moerdijk-Baupunkt 97, onderdeel van de Atlantikwall.

De nog bestaande onderdelen van dit Stützpunkt worden begin 2015 aangewezen als gemeentelijk monument. (locatie X-Y: 103028 / 416253).



Archeologische waarden

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 opgravingvergunning voor het eigen grondgebied. De gemeente voert dus sinds 1995 een eigen beleid wat betreft archeologie. Sinds de invoering van de Wet op de archeologische monumentenzorg in 2007 dienen archeologische waarden wettelijk in de besluitvorming rond ruimtelijke ordeningsprocessen meegewogen te worden. In de praktijk gebeurde dit in Dordrecht al sinds 1995.

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

Archeologisch onderzoek in de gemeente Dordrecht is gericht op kenniswinst wat betreft de bewonings- en ontwikkelingsgeschiedenis van de stad en het Eiland. Van groot belang hierbij is

het ontstaan en de ontwikkeling van de stad, de reconstructie van het (cultuur)landschap van het Eiland van Dordrecht en de relatie tussen stad en platteland vóór de ingrijpende St. Elisabethsvloed van 1421.

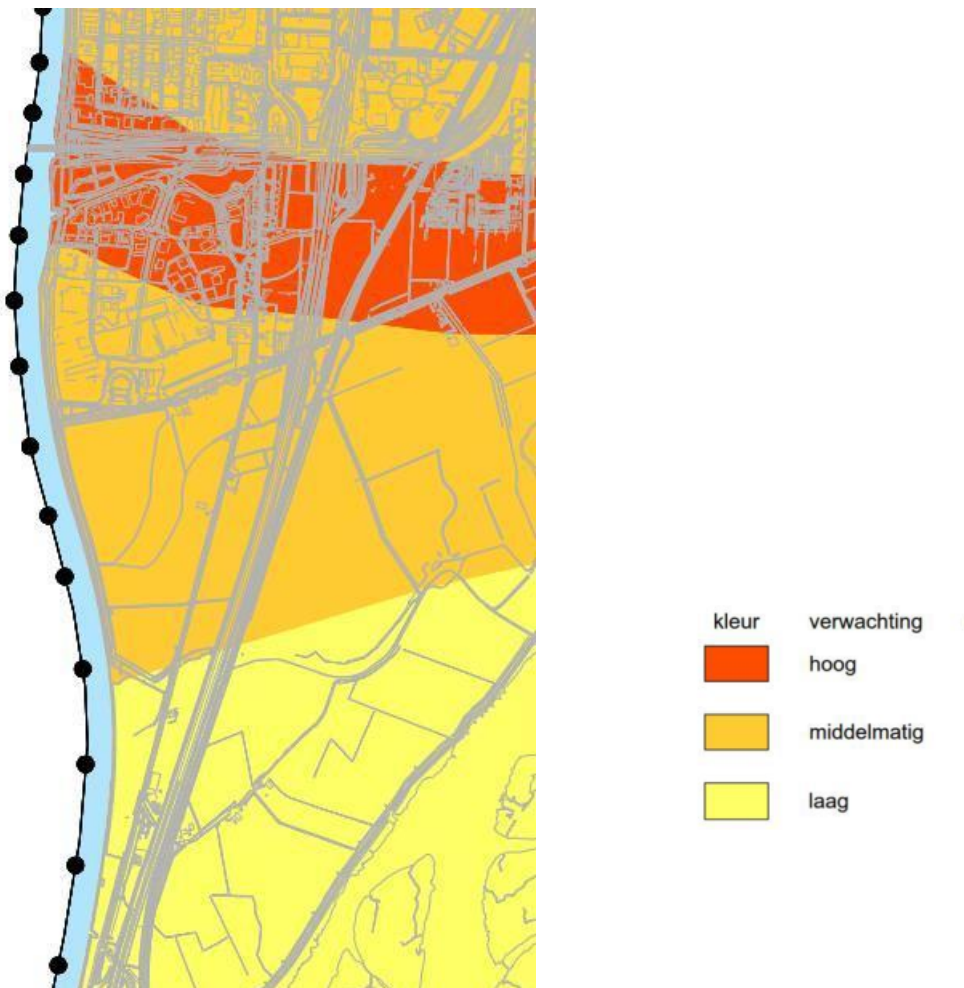
Hiermee sluit de gemeente aan op de Nationale Onderzoeksagenda Archeologie, waarin de relatie tussen mens en landschap in West Nederland binnen de middeleeuwse bewoningsgeschiedenis een speerpunt vormt en uitgewerkt moet worden. De provincie Zuid-Holland kent een grote waarde toe aan locaties die informatie bevatten over de ontginning van het veenlandschap in de middeleeuwen. Het is deze ontginning van het veen en de daarmee samenhangende structuren zoals kaden, dijken, sluizen en die ook nu nog beeldbepalend zijn voor het Hollands landschap.

Het Eiland van Dordrecht speelt in landschap een opvallende rol vanwege het in 1421 verdrongen en daarna volledig afgedekte landschap, waaraan de huidige Biesbosch een blijvende herinnering is.

Bij alle ingrepen in de bodem van Dordrecht dient zorg te worden besteed aan mogelijk aanwezige archeologische waarden. Voor aanvang van grondwerkzaamheden dient dan ook onderzocht te worden of en waar 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.

4.2.2 Onderzoek

Op de beleidskaart archeologie (2012) heeft het noordelijk- en middendeel van het plangebied vanwege de verwachting ook een (middel)hoge archeologische waarde gekregen.



Uitsnede Beleidskaart Archeologie Gemeente

Dordrecht okt. 2012, legenda vereenvoudigd.

Vanwege de verhoogde verwachting in het plangebied is een archeologisch onderzoek uitgevoerd, bestaande uit een bureauonderzoek en een verkennend booronderzoek. (*Archeologisch onderzoek realisatie aansluiting A16-N3, Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek d.m.v boringen, Grontmij Archeologische Rapporten 1476, Concept, september 2014*).

Uit het bureauonderzoek blijkt dat alleen in het noordelijk deel van het totale plangebied sprake is een middelhoge tot hoge verwachting en hier is een verkennend booronderzoek uitgevoerd. De overige delen hoefden in samenspraak met de gemeente Dordrecht niet onderzocht te worden.

Het onderzoek concentreerde zich rond de fossiele loop van het Oude Maasje. Dit systeem was actief vanaf de Midden-Romeinse Tijd tot in de 13e eeuw. Ten noorden daarvan bevindt zich nog een tweede systeem in de ondergrond met een onbekende datering.

Bij het verkennende onderzoek met grondboringen bleek de ondergrond te bestaan uit een pakket veen met ingeschakelde kleilagen. De kleilagen zijn geassocieerd met geulen in het voormalige beboste veengebied. De top van het veen/klei-pakket is afgetopt. De aftopping van veen had plaats door erosie van stromend water maar mogelijk ook door het losscheuren en wegdrijven van het uitgedroogde bovenste deel van het veen. Op het veen/klei-pakket is een pakket van lagen zand en klei gevormd. De klei is veelal zandig.

Kleinere en grotere geulen zijn aangetroffen die behoren bij het zand/klei-pakket en reiken tot in het veen/klei-pakket. De vorming van het zand/klei-pakket zal hebben plaatsgehad vanaf de Midden- of Laat-Romeinse tijd toen de invloed van de zee verder landinwaarts ging reiken. De vorming lijkt in twee (hoofd)fasen te hebben plaatsgevonden. De onderscheiden circa 220 m zone met geulafzettingen van geul II-A kan worden gerekend tot de stroomrug van het Oude Maasje.

Geul III-A en de andere onderscheiden kleine geulen van het klei/zand-pakket behoren tot afzettingen die samenhangen met meer geleidelijke processen van erosie en opvulling in de periode 1421-1424 tot aan de herinpoldering in het midden van de 17e eeuw. De rivierafzettingen op het geërodeerde veen behoren dan tot het zogenoemde Merwededek. De zone waarin geul III-A is aangetroffen werd bij het bureauonderzoek tot de zuidelijke overgangszone van de noordelijke oude stroomgordel gerekend. Tegen de verwachting in, lijkt deze geul jonger dan geul II-A (Oude Maasje). Omdat geplande boringen ter plaatse van de verwachte locatie van de noordelijke stroomgordel niet konden worden gezet, blijft vooralsnog onduidelijk of geul III-A mogelijk toch tot de noordelijke stroomgordel behoort.

De geulvullingen van het zand/klei-pakket behoren tot een pakket getijdenafzettingen die bestaan uit een gelaagd pakket. De zand- en kleilagen zijn veelal enkele cm tot dm dik, maar plaatselijk is een afwisseling van minder dan 1 cm dunne en zandlaagjes aangetroffen die zijn gevormd door de afwisseling van vloed (zand, hoge stroomsnelheden) en eb (klei, lage stroomsnelheden).

Uit de aangetroffen schelpresten blijken de afzettingen gevormd te zijn in stromend zoetwater en eventueel ook (licht) brak water. Een deel van de schelpresten lijkt als laagjes met verspoelde schelpresten te zijn gevormd en dus van elders afkomstig. Wel lijkt de transportafstand klein te zijn door de vele intacte schelpen en het beeld van een zoeterwatergetijdengebied blijft gehandhaafd.

Opvallend is het plaatselijk voorkomen van fosfaat in de afzettingen op het veen, herkend aan de (geel)groene vlekken. Fosfaat kan een archeologische indicator zijn, maar zal sprake zijn van een natuurlijke oorsprong die te maken heeft met afbraak van organische resten in het getijdensysteem.

In de top van het zand/klei-pakket is nog vrijwel geen bodemvorming opgetreden en heeft er nog geen merkbare ontkalking plaatsgevonden. De bovenste 0,5 à 1,0 m is veelal omgewerkt, al dan niet door natuurlijke oorzaken als bioturbatie (door plantenwortels en bodemdieren). Plaatselijk is er een tot enkele meters dik modern pakket opgebrachte grond aanwezig, vooral op de plaats van de taluds voor de wegen.

Er zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen die wijzen op archeologische waarden in de ondergrond. Er zijn ook geen resten van begraven oude landoppervlakten aangetroffen die bewoonbaar kunnen zijn geweest.

De voorgenomen werkzaamheden zullen geen archeologische waarden bedreigen. Deze waarden blijken namelijk al in het verleden door erosie te zijn verdwenen. Nader archeologisch onderzoek hoeft daarom niet uitgevoerd te worden.

4.2.3 Conclusie

In het plangebied A16-N3 zijn geen cultuurhistorische waarden of (potentieel) gemeentelijke of Rijksmonumenten aanwezig.

Op basis van in het verleden al uitgevoerde onderzoek in het plangebied Dordtse Kil IV en het in het kader van dit bestemmingsplan verrichte archeologische onderzoek kunnen in het gehele plangebied de voorgenomen werkzaamheden zonder bezwaar uitgevoerd worden. Het is dan ook niet noodzakelijk om de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' op te nemen.

4.3 Bedrijven en milieuzonering

4.3.1 Regelgeving en beleid

Uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening is het gewenst ruimtelijke scheiding aan te brengen tussen bedrijven en milieugevoelige functies, zoals wonen. Uitgangspunt daarbij is dat bedrijven niet onnodig in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke functies wordt milieuzonering toegepast. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering (editie 2009). Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

4.3.2 Onderzoek

Het bestemmingsplan Rijksweg A16 - N3 heeft uitsluitend betrekking op het planologisch mogelijk maken uitbreiding van de rijkisnfrastructuur en heeft geen raakvlakken met milieuzonering vanwege de uitoefening van bedrijfsactiviteiten.

4.3.3 Conclusie

Milieuzonering als bedoeld in "Bedrijven en milieuzonering" speelt in dit bestemmingsplan geen rol.

4.4 Bodemkwaliteit

4.4.1 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 de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt voor de desbetreffende functie (functiegericht saneren).

4.4.2 Onderzoek

In het kader van de bestemmingswijziging is het her te bestemmen terrein onderzocht op de milieuhygiënische bodemkwaliteit (*Verkennd (water)bodemonderzoek Aansluiting A16-N3 - Combinatievariant, Grontmij, 21 november 2014*).

Hiertoe is de vereiste NEN5740 voor landbodem en de vereiste NEN5720 voor waterbodem gehanteerd. Als uitgangspunt voor het onderzoek is het huidige gebruik van de verschillende percelen gehanteerd en daarvan afgeleid of deze al dan niet verdacht zijn. De onderzochte percelen hebben verschillende functies als infra, natuur, akkerbouw, erf, parkeren,

woonbebouwing en bedrijfsterrein. De wegberm en enkele percelen zijn als verdacht beschouwd. De overige percelen zijn als onverdacht onderzocht.

Het volgende (water)bodemonderzoek is uitgevoerd over een gebied van ruim 100.000 m²: circa 400 boringen en peilbuizen, 100 slibsteken, 94 laboratoriumanalyses van grondmengmonsters, 16 laboratoriumanalyses van separate grondmonsters, 35 grondwateranalyses, en 12 laboratoriumanalyses van slibmengmonsters. De gehanteerde analysepakketten zijn conform de voorgeschreven normen.

Uit de resultaten van de analyse van de grondmengmonsters blijkt dat in 60 grondmengmonstersgehalten zijn gemeten met geanalyseerde parameters in gehalten onder de achtergrondwaarden. De grond waaruit deze monsters zijn genomen is voor alle functies geschikt. De overige 34 grondmengmonsters voldoen niet aan deze achtergrondwaarde. Van deze grondmengmonsters waren de gemeten gehalten dusdanig hoog dat is besloten een uitsplitsing te laten uitvoeren. In totaal zijn 16 grondmonsters separaat geanalyseerd. Hieruit blijkt dat voor 2 grondmonsters sprake is van een overschrijding van de interventiewaarde voor zink. Het betreft de bovengrond van een tweetal boringen in de wegberm. Voor graafwerkzaamheden ter plaatse dient hieraan voorafgaande een BUS-melding te worden verricht. De verwachte omvang van de verontreiniging met zink is groter dan 25 m³. De noodzakelijke sanering staat de toekomstige bestemming niet in de weg.

Uit de resultaten van de analyse van de grondwatermonsters blijkt dat in alle 35 monsters sprake is van overschrijding van de Streefwaarde van één of meerdere parameters aan de orde is. In 1 monster is sprake van een Interventiewaardeoverschrijding voor barium. Barium komt in alle grondwatermonsters als verhoogde waarde voor en is niet te relateren aan het (historisch) gebruik van de locatie. Verwacht wordt dat de verhoogde concentraties voor barium een van nature voorkomende verhoogde achtergrondwaarde betreft. Voor de voorgenomen functie van de percelen vormt dit geen belemmering.

Uit de resultaten van de analyse van de 12 slibmengmonsters blijkt dat het slib bij hertoepassing in oppervlaktewater respectievelijk vrij toepasbaar is (3 mengmonsters), toepasbaar is volgens klasse A (5 mengmonsters) en toepasbaar is volgens klasse B (2 mengmonsters). Alle getoetste mengmonsters zijn vrij verspreidbaar op aangrenzende percelen.

4.4.3 Conclusie

Vanuit een oogpunt van milieuhygiënische bodemkwaliteit is de bodem voor de in dit bestemmingsplan opgenomen bestemming en voorgenomen ingebruikname als rijksweg geschikt.

Hierbij wordt de volgende kanttekening gemaakt: In geval grond van de locatie wordt verwijderd kan deze elders worden toegepast rekening houdend met de geldende hergebruikrestricties. Vooralsnog is lokaal de bovengrond ter plaatse van twee boringen in de wegberm ongeschikt voor hergebruik elders; voor graafwerkzaamheden ter plaatse is een BUS-melding noodzakelijk.

4.5 Duurzaamheid

4.5.1 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.

Agenda duurzaamheid

Deze Agenda Duurzaamheid (2011) zet uiteen wat de kabinetsinzet is om de samenleving te verduurzamen en geeft aan wat de speerpunten en belangrijkste acties van het kabinet zijn bij het creëren van een groene economie. Het kabinet streeft naar groei die het natuurlijk kapitaal van onze aarde niet uitput en naar versterking van onze economie.

Er is werk aan de winkel. Uit de laatste Monitor Duurzaam Nederland komt naar voren dat onze samenleving nog een weg te gaan heeft op het gebied van de zorg voor het natuurlijk kapitaal. Het kabinet wil de juiste randvoorwaarden voor groene groei creëren door het maken van internationale afspraken, het zorgen voor slimme en efficiënte wet- en regelgeving en het waar nodig slimmer maken van bestaande financiële prikkels. Daarnaast wil het kabinet verbindingen smeden tussen bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden en een motiverend perspectief bieden voor innovatieve duurzame initiatieven.

Duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen (DuBo) is gericht op klimaatbeleid, materialenbeleid en gezondheidsaspecten. Bij klimaatbeleid gaat het erom dat energiebesparingsmaatregelen de uitstoot van CO₂ bij gebouwen en bouwwerken verlagen. Materialen en gezondheidsaspecten zijn erop gericht minder grondstoffen te gebruiken die schadelijke effecten hebben op milieu en gezondheid. Het Rijk heeft beleid gericht op duurzaam bouwen. Dit beleid is van toepassing voor dit project. Tijdens de uitvoering wordt toepassing van duurzaam bouwen voorgeschreven.

Milieubeleidsplan Dordrecht, op weg naar een duurzame stad (2012)

Het streven naar een duurzame stad is de belangrijkste leidraad. Een duurzame ruimtelijke ordening geeft sturing aan een goede afstemming tussen de ruimte vragende activiteiten vanuit verschillende sectoren in de stad. Geeft ruimte aan de verschillende functies, extra kansen voor die functies die met slimme combinaties tot extra bloei komen. Door sommige functies een eigen plek te geven wordt de overlast beperkt.

Duurzame mobiliteit is een vorm van mobiliteit waarbij de bereikbaarheid van personen en diensten voorop staat zonder de kwaliteit van gezondheid, veiligheid en leefomgeving aan te tasten. Er zijn diverse vormen van duurzame mobiliteit, uiteraard wandelen en fietsen maar ook elektrisch vervoer kan duurzaam zijn mits de gebruikte elektriciteit duurzaam wordt opgewekt.

Structuurvisie 2040

Dordrecht wil een stad zijn die bij haar ontwikkeling rekening houdt met de consequenties daarvan voor het milieu en de eindigheid van (fossiele) hulpbronnen. Gestreefd wordt naar een goede balans tussen sociale (people), ecologische (planet) en economische (profit) belangen bij het nemen van beslissingen en het uitvoeren van activiteiten - nu en in de toekomst.

Milieudoelen worden niet eenzijdig geformuleerd, maar komen voort uit samenwerking en afstemming met andere beleidsvelden. Milieubeleid is daarmee een gezamenlijke verantwoordelijkheid, waarbij belangen worden afgewogen en keuzes worden gemaakt. Niet elk gebied heeft dezelfde kwaliteit en kansen op verbetering. Uitgangspunt is daarom een gebiedsgerichte aanpak op maat.

Duurzaamheidsdoelstellingen zijn:

Een Duurzaam Dordrecht:

- - is klimaatneutraal in 2050
- - gebruikt zo min mogelijk fossiele brandstoffen
- - heeft een gesloten grondstoffenkringloop.

Daarnaast blijft er op het Eiland van Dordrecht ruimte voor landbouw en stadslandbouw.

4.5.2 Onderzoek

Het bestemmingsplan voorziet in aanpassing van de A16 en N3, inclusief het knooppunt waar beide wegen bij elkaar komen. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het ontwerp en de uitvoering van de aan te passen wegeninfrastructuur, waarbij behalve technische uitgangspunten en randvoorwaarden ook rekening wordt gehouden met het aspect duurzaamheid, zoals bijvoorbeeld:

- Het vergroten van de doorstroming op de A16;
- Toepassen van dubbel laag ZOAB om geluid en fijnstof te beperken;
- Het vergroten van de CO₂-opvang door begroeiing langs de infrastructuur te integreren in het ontwerp;
- Energiebesparing op de verlichting door het toepassen van verlichting die gedurende de minder drukke nachtelijke uren ook uit kan.

Daarnaast wordt verdere uitwerking van duurzaamheidsaspecten door de aannemer gestimuleerd door het inkoopbeleid van Rijkswaterstaat. Hierin levert de beperking van CO₂ uitstoot een aanbestedingsvoordeel op en zal de Aanpak Duurzaam GWW van toepassing verklaard worden.

4.5.3 Conclusie

Het aspect duurzaamheid heeft een volwaardige rol gespeeld in de totstandkoming van het ontwerp en zal een rol blijven spelen bij de uitvoering van de toekomstige rijkswegeninfrastructuur.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Regelgeving en beleid

Basisnet

Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is vastgelegd in het basisnetbeleid. Het externe veiligheidsbeleid voor vervoersbesluiten is in het basisnet uitgewerkt in de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten (Beleidsregels-EV) en voor omgevingsbesluiten in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

Het basisnet vormt het wettelijk kader om de spanning tussen de noodzaak en toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen enerzijds en de behoefte om de fysieke ruimte langs en boven de infrastructuur intensiever te benutten anderzijds te beheersen en om mensen die wonen, werken en recreëren langs transportroutes die voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gebruikt kunnen worden een maatschappelijk geaccepteerd beschermingsniveau te bieden. Het basisnet houdt een netwerk van voor het (doorgaande) vervoer van gevaarlijke stoffen van belang geachte infrastructuur in, waaraan een begrensde risicoruimte wordt gegund. Langs of op elke (vaar)weg die deel uit maakt van het basisnet worden plaatsen aangewezen waar het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer mag bedragen dan hetgeen maatschappelijk

aanvaardbaar is. Gezamenlijk vormen deze plaatsen (denkbeeldige) risicolijnen langs of op het basisnet die voor het vervoer beschikbare risicoruimte aangeven. Binnen die risicoruimte gelden ruimtelijke beperkingen. De risicoruimte wordt gevormd door de PR 10-6 contour, maar de erbij behorende risicoplafonds zijn gebaseerd op het maximale risico dat het vervoer van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken.

Daarbij zijn twee risico's van belang: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarbij is de omvang van het risico een functie van de afstand waarbij meestal geldt: hoe groter de afstand, des te kleiner het risico.

Als grenswaarde voor het plaatsgebonden risico geldt een PR 10⁻⁶ per jaar voor nieuwe situaties. Hierbinnen mogen geen kwetsbare objecten worden toegevoegd. Kwetsbare objecten zijn gebouwen waarin grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn als ziekenhuizen, winkelcomplexen en scholen.

Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de PR 10^{-6} per jaar als richtwaarde. Beperkt kwetsbare objecten zijn gebouwen waarin personen gedurende een gedeelte van de dag aanwezig zijn als sporthallen, zwembaden, restaurants en speeltuinen.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de transportroute in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute. Het groepsrisico geeft de aandachtspunten op een transportroute aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarmee rekening met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de transportroute. Het groepsrisico wordt gerelateerd aan een oriëntatiewaarde.

Een toename van het hoogste GR per kilometer of een hoogste GR per kilometer boven 0,1 maal de oriëntatiewaarde dient verantwoord te worden door het bevoegd gezag. Hierbij dient de veiligheidsregio wettelijk gezien om advies te worden gevraagd.

Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Met het basisnetbeleid is een nieuw begrip geïntroduceerd: het plasbrandaandachtsgebied (PAG). Hiermee wordt voor basisnet transportroutes waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen vervoerd (kunnen) worden een zone van 30 m naast de infrastructuur geïntroduceerd, waarin op grond van het Bouwbesluit 2012 aanvullende bouweisen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gelden. In de basisnet-tabellen van de Regeling basisnet is per basisnet transportroute aangegeven of voor die route een PAG geldt. In vervoersbesluiten moet beschreven worden of aanpassing van de basisnet transportroute gevolgen heeft voor de ligging van de PAG (onder andere artikel 9, Beleidsregels-EV). Bij omgevingsbesluiten moet onderbouwd worden waarom in dit gebied nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten toegestaan worden (artikel 10, Bevt).

4.6.2 Onderzoek

Voor de aanpassing van de aansluiting A16 – N3 is het externe veiligheidsrisico onderzocht (*rapport: Realisatie aansluiting A16 – N3, onderdeel externe veiligheid, Grontmij, 9 april 2015*) met de volgende resultaten:

Plaatsgebonden risico

Nergens wordt de PR-plafond overschreden. Binnen de vastgestelde PR-contour 10-6 (vaste afstand voor basisnet transportroutes of gemeten afstand voor niet-basisnet transportroutes) liggen geen bestaande of geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In alle situaties wordt voldaan aan de gestelde eisen.

Groepsrisico

Voor de niet-basisnet transportroutes is het groepsrisico berekend voor de huidige, autonome en toekomstige situatie. Uit de uitkomsten blijkt dat in alle gevallen het groepsrisico lager is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

Voor de basisnet transportroutes geldt dat er geen GR-plafond is aangegeven. Dit betekent dat het GR-plafond in geen van de gevallen kan worden overschreden.

Voor de vier aanpassingen is beoordeeld of er een gedetailleerde risicoanalyse met toepassing van RBM II noodzakelijk is. Met behulp van RBM II zijn indicatieve groepsrisicoberekeningen uitgevoerd. Het groepsrisico is in alle gevallen lager dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit betekent dat gedetailleerde risicoanalyses met toepassing van RBM II niet noodzakelijk zijn. In alle situaties wordt voldaan aan de gestelde eisen.

Plasbrandaandachtsgebied

Als gevolg van de aanpassingen komen in de toekomstige situatie meer bestaand objecten binnen het PAG-gebied te liggen.

In bestemmingsplannen (nieuwe en updates van bestaande) en de ruimtelijke onderbouwing van omgevingsbesluiten moet het bevoegd gezag voor nog niet gerealiseerde / nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten in het PAG gebied vermelden waarom ze die bebouwing daar toestaan en gelden aanvullende bouwregels op grond van het Bouwbesluit.

Voor reeds bestaande bebouwing gelden deze 'extra' eisen niet.

Binnen het PAG-gebied is geen nieuwe bebouwing voorzien (ook niet in het aangrenzende nieuwe bestemmingsplan Dordtse Kil IV).

Het onderzoeksrapport is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Hogedruk aardgasleiding

In het zuidelijk deel van het plangebied ligt een hogedruk aardgasleiding (A-667). De in het kader van het MER uitgevoerde berekening laat zien dat de buisleiding geen 10-6 plaatsgebonden risicocontour (PR) heeft. Het PR legt hiermee geen beperking op voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

De uitgevoerde groepsrisicoberekening laat zien dat in dit plangebied geen sprake is toevoeging van bevolking en er derhalve geen toename van risico is.

De berekeningen zijn opgenomen in een bijlage van het MER.

4.6.3 Conclusie

Externe veiligheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het tot stand komen van dit bestemmingsplan. Bij het tot stand komen van dit plan is gebruik gemaakt van een kwantitatieve risicoanalyse. Hieruit blijkt dat de kans op het optreden van een dergelijk incident zich ruim onder de oriëntatiewaarde bevindt (0.1 maal OW).

Het aspect externe veiligheid verzet zich daarom niet tegen de vaststelling van dit bestemmingsplan.

4.7 Natuur

4.7.1 Regelgeving en beleid

Het wettelijk kader voor natuur bestaat uit de Natuurbeschermingswet 1998 voor de bescherming van Natura 2000-gebieden en Beschermden natuurmonumenten, de Flora- en faunawet voor de bescherming van soorten en de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland voor de planologische bescherming van de Ecologische Hoofdstructuur.

Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998 kent voor plannen, zoals een bestemmingsplan, die gevolgen voor soorten en habitats van de betreffende gebieden zouden kunnen hebben, een plantoets (artikel 19j Nbwet). Het bevoegd gezag mag een plan niet vaststellen wanneer dit significant negatieve effecten kan hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied.

Ook plannen die buiten het Natura 2000-gebied plaatsvinden, kunnen effecten op het Natura 2000-gebied hebben door middel van 'externe werking'. Voor Beschermden natuurmonumenten geldt een lichter nationaal toetsingsregime, waarbij effecten op de kwaliteit van het Beschermd natuurmonument mogen worden afgewogen tegen andere belangen.

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet is gericht op de duurzame instandhouding van soorten. In deze wet zijn (nagenoeg) alle van nature in het wild voorkomende amfibieën, zoogdieren en vogels beschermd.

Daarnaast is een beperkt aantal plantensoorten en ongewervelden beschermd. Voor soorten die vallen onder de bescherming van de wet gelden enkele verbodsbepalingen. Deze verbodsbepalingen mogen niet worden overtreden zonder vrijstelling of ontheffing. Beleid ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur In de vigerende Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland is opgenomen dat bestemmingswijzigingen binnen de begrenzing van de EHS niet zijn toegestaan wanneer dit leidt tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS. Voor plannen buiten de begrenzing van de EHS zijn geen bepalingen opgenomen in de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland.

Toevoeging

Per 1 januari 2017 is de Wet Natuurbescherming in werking getreden en voegt drie 'oude' natuurwetten samen: de Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. De Wet Natuurbescherming (Wn) 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).

In het MER is een addendum opgenomen waarin de gevolgen van de inwerkingtreding van de Wet Natuurbescherming op de uitvoerbaarheid van het plan zijn beschouwd. Voor dit project is alleen hoofdstuk 2 gebiedsbescherming en hoofdstuk 3 soortbescherming relevant. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen.

4.7.2 Onderzoek

De realisatie van het project kan effecten hebben op beschermde natuurwaarden. Om dit te onderzoeken is een natuuronderzoek uitgevoerd⁵. De ligging van beschermde gebieden is in beeld gebracht en aan de hand van bronnenonderzoek, een habitatgeschiktheidsbeoordeling en gerichte veldonderzoeken is de aanwezigheid van (zwaarder) beschermde soorten in en rond het plangebied in kaart gebracht.

Uit het natuuronderzoek blijkt dat het project niet leidt tot een aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden Biesbosch en Hollands Diep die in de omgeving van het plangebied liggen.

Het plan leidt niet tot een toename aan stikstofdepositie ten opzichte van de huidige situatie. Wel is sprake van een beperkte 'verminderde afname' wanneer de stikstofdepositie van het plan wordt afgezet tegen de autonome situatie in dat jaar.

Voor geen van de habitattypen geldt echter dat hierdoor de kritische depositiewaarde wordt overschreden waardoor een effect op de kwaliteit van het habitatype kan worden uitgesloten.

Ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) geldt dat geen ingrepen plaatsvinden binnen de begrenzing van de EHS. Aangezien geen sprake is van een bestemmingswijziging binnen de EHS, is het uitvoeren van een 'nee, tenzij-toets' op grond van de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland niet noodzakelijk.

Als gevolg van aanlegwerkzaamheden worden enkele groeiplaatsen van beschermde plantensoorten en/of leefgebieden van beschermde soorten aangetast. Het betreft veelal algemeen beschermde soorten (tabel 1 Flora- en faunawet), waarvoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet geldt. Voor het aantasten van groeiplaatsen/leefgebieden van deze soorten is geen ontheffing op grond van de Flora- en faunawet noodzakelijk.

De ingreep leidt daarnaast tot verlies aan groeiplaatsen/leefgebied van enkele overige beschermde soorten (tabel 2 Flora- en faunawet), te weten kleine modderkruiper en bijenorchis. Voor deze soorten geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet wanneer wordt gewerkt volgens een door de minister van EZ goedgekeurde gedragscode Flora- en faunawet. Wanneer niet wordt gewerkt volgens een door de minister van EZ goedgekeurde gedragscode Flora- en faunawet, is een ontheffing op grond van artikel 75 Flora- en faunawet noodzakelijk.

De ingreep leidt tevens tot een beperkt verlies aan leefgebied van de strikt beschermde platte schijfhoren (tabel 3 Flora- en faunawet). Voor deze soort geldt geen vrijstelling van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet wanneer wordt gewerkt volgens een door de minister van EZ goedgekeurde gedragscode Flora- en faunawet en is dus een ontheffing op grond van artikel 75 Flora- en faunawet noodzakelijk.

4.7.3 Conclusie

Uit de effectanalyse blijkt dat uitvoering van het plan mogelijk is in het licht van de wet- en regelgeving voor natuur.

Voor de aanlegwerkzaamheden is weliswaar een ontheffing noodzakelijk op grond van de Flora- en faunawet, maar deze wordt verleend geacht aangezien de gunstige staat van instandhouding van de platte schijfhoren (en eventueel van de kleine modderkruiper en bijenorchis) niet in het geding komt, er sprake is van een dwingende reden van groot openbaar belang en/of de openbare veiligheid (verkeersveiligheid) en geen andere bevredigende oplossing mogelijk is.

Het bestemmingsplan is daarmee uitvoerbaar in het licht van de Flora- en faunawet. Ten aanzien van de Natuurbeschermingswet 1998 en de vigerende Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland worden geen verbodsbepalingen overtreden en zijn geen nadere procedures noodzakelijk.

4.8 Geluid

4.8.1 Regelgeving en beleid

Algemeen

Sinds het einde van de jaren zeventig vormt de Wet geluidhinder (Wgh) een belangrijk juridisch kader voor het Nederlandse geluidbeleid. De Wet geluidhinder biedt onder andere geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industriewawaai door middel van zonering. De Wet geluidhinder is daarom sterk gelinkt aan de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Wegverkeerslawaai

De Wgh biedt geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaai bij de aanleg/wijziging van wegen of bij de bouw van woningen in de buurt van wegen.

De reikwijdte van de Wgh is beperkt tot een aandachtsgebied (een geluidzone) langs wegen. Binnen deze geluidzone zijn de regels van de Wgh van toepassing. Een andere beperking is dat de Wgh niet geldt voor 30-km wegen en voor woonerven. Een eventueel noodzakelijke akoestische afweging wordt in dergelijke gevallen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening gemaakt.

Geluidproductieplafonds

In de Wet milieubeheer is vastgelegd dat het geluid ten gevolge van rijkswegen en hoofdspoorwegen die staan aangegeven op de geluidplafondkaart met geluidproductieplafonds beheerst wordt. Deze wegen en hoofdspoorwegen zijn in beheer bij het Rijk en bij Prorail. Op de geluidplafondkaart kunnen door de minister bovendien andere, al dan niet nog aan te leggen, wegen en spoorwegen worden aangegeven waarop geluidproductieplafonds eveneens van toepassing zijn.

Het geluidproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane geluidproductie van een weg of spoorweg op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten aan weerszijden van de weg die op ca. 100 meter afstand van elkaar, en op ca. 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de weg zijn gesitueerd. De hoogte van de referentiepunten bedraagt 4 meter boven het maaiveld. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogenaamde geluidregister waarin ook de geluidproductieplafonds zijn opgenomen. Dit register is te bekijken op de site www.rijkswaterstaat.nl/geluidregister.

Geluidproductieplafonds zijn door de minister vastgesteld bij de inwerkingtreding van de wet. De hoogte van het geluidproductieplafond is gelijk aan de heersende geluidproductie zoals deze was in het jaar 2008, vermeerderd met een 'werkruimte' van 1.5 dB. Of daar waar sprake is van recente besluiten (conform bijlage 2 van het Besluit geluid milieubeheer) wordt de 2008 informatie vervangen door de gebruikte invoergegevens van het akoestisch onderzoek dat de grondslag vormde voor het besluit.

De werkruimte is in deze gevallen verdisconteerd in de gehanteerde verkeersprognoses. De werkruimte maakt het de beheerder van de weg mogelijk om in een situatie met structurele groei tijdig geluidbeperkende maatregelen te kunnen voorbereiden, voordat een plafond wordt overschreden. Daarnaast is deze 'werkruimte' noodzakelijk om fluctuaties in verkeersintensiteit, die van jaar tot jaar optreden, toe te laten.

Zo lang de geluidproductie niet boven het plafond uitstijgt, neemt de geluidsbelasting op de geluidsgevoelige objecten langs de weg niet toe tot boven de $L_{den,GPP}$. Door het treffen van maatregelen kan de beheerder zorgen dat hij aan het plafond blijft voldoen.

Geluidsgevoelige objecten

De normen in de wet gelden voor de geluidsgevoelige objecten. Wat geluidsgevoelige objecten zijn, is in het Besluit geluid milieubeheer bepaald als zijnde:

- Woningen.
- Onderwijsgebouwen.
- Ziekenhuizen.
- Verpleeghuizen.
- Verzorgingstehuizen.
- Psychiatrische inrichtingen.

- Kinderdagverblijven.
 - Woonwagenstandplaatsen.
 - Ligplaats in het water, bestemd om door een woonschip te worden ingenomen.
- Voor andere objecten die liggen binnen het onderzoeksgebied geldt geen wettelijke normering voor de toegestane geluidsbelasting.

Saneringsobjecten

Saneringsobjecten zijn een bijzondere categorie van geluidgevoelige objecten. Het zijn objecten die zijn onder te verdelen in de volgende categorieën:

- a. Die al onder de (voormalige) Wet geluidhinder voor sanering zijn aangemeld maar waarvoor tot nu toe nog geen saneringsprogramma is vastgesteld, en waarvan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond hoger dan 60 dB is.
- b. Waarvan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond boven de maximumwaarde van 65 dB uitkomt.
- c. Die liggen langs wegvakken waar in het verleden een ongewenst sterke groei van de geluidsbelasting is opgetreden en waarvan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond hoger dan 55 dB zou worden.

De wet schrijft voor dat voor deze objecten eenmalig onderzocht moet worden of de toekomstige geluidsbelasting op deze objecten met doelmatige maatregelen kan worden vermindert.

Deze saneringsdoelstelling moet worden meegenomen in een project voor wijziging van de weg wanneer als gevolg van dat project een of meer geluidproductieplafonds moeten worden gewijzigd.

Dit wordt aangeduid als gekoppelde sanering.

Geluidsproductie en geluidsbelasting

Op grond van artikel 11.1 van de Wet milieubeheer wordt de geluidsproductie en de geluidsbelasting

vanwege een (spoor)weg uitgedrukt in de Lden-waarde en weergegeven in dB.

Onder de Lden-waarde verstaan het energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende waarden:

- het A-gewogen equivalente geluidsniveau gedurende de dagperiode (van 07.00 uur tot 19.00 uur);
- het A-gewogen equivalente geluidsniveau gedurende de avondperiode (van 19.00 uur tot 3.00 uur) vermeerderd met 5 dB;
- het A-gewogen equivalente geluidsniveau gedurende de nachtperiode (van 23.00 uur tot 07.00 uur) vermeerderd met 10 dB.

De geluidproductie op de referentiepunten wordt afgerond op 1 cijfer achter de komma. De geluidproductie heeft conform de wet een direct verband met de geluidbelasting op de geluidsgevoelige objecten. Gesteld wordt dat zolang de geluidproductieplafonds niet worden overschreden op de referentiepunten, de corresponderende geluidbelasting van de geluidgevoelige objecten bij volledig benut geluidproductieplafond eveneens niet zal worden overschreden.

De geluidbelasting op geluidgevoelige objecten bij volledige benutting van het geluidproductieplafond, zijnde de streefwaarde, wordt uitgedrukt in Lden,GPP. Deze streefwaarde wordt berekend op gehele dB's.

Wijziging bestaande rijksweg

Bij de wijziging van een bestaande rijksweg geldt een stand-still doelstelling. Er moet naar gestreefd worden om de geldende geluidproductieplafonds niet te overschrijden en ook de geluidsbelasting op basis van het geldende geluidproductieplafond op geluidsgevoelige objecten niet te laten toenemen. Voor een onderzoek langs een te wijzigen rijksweg wordt onderstaande getrapte aanpak met bijbehorende procedures gevolgd:

- 1a. Kan zonder maatregelen aan de geluidproductieplafonds worden voldaan?
- 1b. Kan met bronmaatregelen aan de geluidproductieplafonds worden voldaan?
2. Het is niet mogelijk om zonder maatregelen (stap 1a) of met bronmaatregelen (stap 1b) aan de geldende geluidproductieplafonds te voldoen.

Wanneer aan stap 1a wordt voldaan is geen aanvullend onderzoek nodig. Tevens dienen in dit geval de geluidproductieplafonds niet te worden gewijzigd. Als stap 1b positief wordt beantwoord,

dient op basis van aanvullend akoestisch onderzoek te worden bepaald met welke (doelmatige) bronmaatregel aan de geluidproductieplafonds kan worden voldaan. Een wijziging

van de geluidproductieplafonds is in dit geval niet verplicht. Voor stap 2 dient een nader akoestisch onderzoek op objectniveau te worden uitgevoerd om te bepalen met welke (doelmatige) maatregelen (schermmaatregel eventueel in combinatie met een bronmaatregel) het mogelijk is de geluidsbelasting op geluidgevoelige objecten langs de weg zoveel mogelijk terug te dringen tot de streefwaarde of - indien van toepassing - de saneringsdoelstelling voor deze objecten.

Vervolgens dient het geluidproductieplafond opnieuw te worden bepaald en te worden vastgesteld.

Dit gebeurt in respectievelijk de stappen 3 en 4. Hierbij worden ook de gewijzigde brongegevens vastgelegd in het geluidregister.

Streefwaarden nader akoestisch onderzoek

Als toetssteen voor de toekomstige geluidsbelasting op geluidgevoelige objecten geldt de waarde die zou heersen wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut. Deze (streef)waarde van de geluidsbelasting wordt $L_{den,GPP}$ genoemd. Hierbij geldt volgens de wet een ondergrens van 50 dB, want een geluidsbelasting van 50 dB is altijd toelaatbaar. Volgens de wet hoeven bij wijziging van een bestaande rijksweg geen maatregelen te worden afgewogen indien de geluidsbelasting bij een geluidgevoelige object niet toeneemt tot boven de hoogste waarde van:

1. het $L_{den,GPP}$ op het betreffende object;
2. 50 dB.

Voor saneringsobjecten waar nog geen saneringsprogramma is vastgesteld en die vallen onder de categorie A en B (respectievelijk sanering in het kader van de oude Wet geluidhinder en sanering in het kader van de Nota Mobiliteit) geldt een aangepaste doelstelling, de saneringsdoelstelling.

Opgemerkt wordt dat een object pas daadwerkelijk een saneringsobject categorie A of B is, indien de geluidsbelasting $L_{den,GPP}$ meer dan 60 respectievelijk 65 dB bedraagt. De saneringsdoelstelling is 60 dB.

Voor saneringsobjecten waar nog geen saneringsprogramma is vastgesteld en die vallen onder de categorie C (grote groeie gevallen) geldt een aangepaste doelstelling, de saneringsdoelstelling. Deze is de laagste waarde van:

1. het $L_{den,GPP}$ op het betreffende object minus 5dB;
2. 60 dB.

Afweging maatregelen

Indien niet aan de streefwaarden kan worden voldaan dient een maatregelenafweging plaats te vinden. De maatregelafweging gebeurt onder andere aan de hand van het wettelijke financieel akoestische doelmatigheids criterium dat wordt genoemd in de Wet milieubeheer (art. 11.29 lid 4) en nader is uitgewerkt in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer. Op deze doelmatigheidstoets wordt later in dit hoofdstuk nader ingegaan.

Bovengrens geluidsbelasting en overschrijdingsbesluit

Het vaststellen van een nieuwe waarde van het geluidproductieplafond mag er niet toe leiden dat de geluidsbelasting op geluidgevoelige objecten ($L_{den,GPP}$) toeneemt tot meer dan 65 dB. Als het $L_{den,GPP}$ in de bestaande situatie (bij de geldende geluidproductieplafonds) op een geluidgevoelig object al hoger is dan 65 dB, mag het $L_{den,GPP}$ niet verder toenemen door de vaststelling van een nieuw geluidproductieplafond.

Wanneer het, na een extra zware afweging van aanvullende maatregelen, toch nodig blijkt om de geluidsbelasting op specifieke geluidgevoelige objecten (verder) te laten toenemen boven de maximale waarde is hiervoor een apart besluit noodzakelijk. Een dergelijk overschrijdingsbesluit (conform afdeling 11.3.5 van de Wet milieubeheer) kan alleen onder strenge voorwaarden worden verleend.

Het verzoek tot een overschrijdingsbesluit dient gelijktijdig met het verzoek voor wijziging van de geluidproductieplafonds ter inzage te worden gelegd. Het definitieve overschrijdingsbesluit dient verankerd te worden in de kadastrale registratie.

Vaststelling en wijziging geluidproductieplafonds

De geluidproductieplafonds op referentiepunten worden vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu. De hoogte van een geluidproductieplafond kan alleen worden gewijzigd na het doorlopen van een met waarborgen omklede procedure zoals de tracéwetprocedure, een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds of gelijktijdig met een saneringsplan. Wanneer een rijksweg wordt gewijzigd, hoeven niet altijd nieuwe waarden voor het geluidproductieplafond te worden vastgesteld. Wanneer de geldende plafonds met uitsluitend

bronmaatregelen kunnen worden nageleefd, hoeven deze niet opnieuw te worden vastgesteld. In de andere gevallen is vaststellen van nieuwe waarden voor het geluidproductieplafond wel noodzakelijk:

- Bij de inzet van nieuwe of aanvullende maatregelen.
- Indien de benodigde maatregelen om aan Lden,GPP te voldoen niet mogelijk of niet doelmatig zijn of leiden tot overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard.
- Indien één of meer referentiepunten worden verlegd.
- Indien één of meer geluidsschermen (of -wallen) worden verplaatst.

Op uitdrukkelijk verzoek van de wegbeheerder kunnen financieel niet doelmatige maatregelen of andere maatregelen dan geluidbeperkende maatregelen in aanmerking worden genomen bij de berekening van het nieuwe geluidsproductieplafond.

De berekening van de waarde van de te wijzigen geluidproductieplafonds vindt uiteindelijk plaats conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, Bijlage V.

Onderzoek naar naleving binnenwaarde

Wanneer één of meer geluidproductieplafonds zo moeten worden vastgesteld dat een hogere geluidsbelasting op geluidgevoelige objecten kan optreden dan de voorkeurswaarde (bij nieuwe aanleg) of het Lden,GPP of de aanvullende saneringsdoelstelling (bij wijziging van een bestaande weg), moet voor de betreffende geluidgevoelige objecten na het onherroepelijk worden van het besluit nog aanvullend onderzocht worden of aan de wettelijke binnenwaarde wordt voldaan.

Geluidsgevoelige objecten worden beoordeeld volgens artikel 11.2 van de Wet milieubeheer.

De wettelijke binnenwaarde is afhankelijk van de ouderdom van het object en de ingebruikname van de weg/spoorweg. Daarbij geldt als toetsmoment het jaar waarin een bouwvergunning voor het object is afgegeven en de datum waarop de weg/spoorweg in gebruik is genomen.

Tabel 2.1 Wettelijk maximaal toegestane binnenwaarden

| | | |
|-------|-------------------------|-------------------------|
| wegen | binnenwaarde A 36 dB | binnenwaarde B 41 dB |
|-------|-------------------------|-------------------------|

Binnenwaarde A is van toepassing op geluidsgevoelige ruimten van:

- Geluidsgevoelige objecten, voor zover deze zijn gelegen langs wegen die in gebruik zijn genomen op of na 1 januari 1982 en spoorwegen die in gebruik zijn genomen op of na 1 juli 1987;
- Geluidsgevoelige objecten langs overige wegen of spoorwegen, indien voor de bouw van die objecten een bouwvergunning is afgegeven na 1 januari 1982.

Binnenwaarde B is van toepassing op geluidsgevoelige ruimten van andere geluidsgevoelige objecten dan degene die vallen onder binnenwaarde A.

Voor de geldende binnenwaarde wordt onderscheid gemaakt tussen niet-saneringsobjecten, en saneringsobjecten.

Als de streefwaarde voor een niet-saneringsobject niet wordt overschreden, bijvoorbeeld doordat maatregelen zijn getroffen, worden geen geluidwerende maatregelen aan de gevel getroffen.

Als dat wel het geval is, en de binnenwaarde wordt overschreden, dienen de geluidwerende maatregelen binnen twee jaar nadat het besluit onherroepelijk is geworden getroffen te worden.

Daarbij dient de binnenwaarde binnen de geluidsgevoelige ruimten minstens 3 dB lager te zijn dan de wettelijke binnenwaarde.

Voor de saneringobjecten geldt dat gevelwerende maatregelen worden getroffen als de streefwaarde voor saneringsobjecten van 60 dB wordt overschreden en bovendien de binnenwaarde wordt overschreden. Ook voor deze objecten moeten de maatregelen binnen twee jaar na het onherroepelijk worden van het besluit getroffen zijn. Daarbij dient de binnenwaarde binnen de geluidsgevoelige ruimten minstens 3 dB lager te zijn dan de wettelijke binnenwaarde. Die wettelijke binnenwaarde is hetzelfde als voor niet-saneringsobjecten.

Industrielawaai

De Wgh verplicht om industrieterreinen waarop lawaai veroorzakende bedrijven zijn of kunnen worden gevestigd te zoneren. Bij de zonering worden primair de grenzen vastgelegd van het gebied waarbinnen de lawaai makende bedrijven gevestigd mogen zijn. Vervolgens wordt ten

behoefte van het gezonde 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 gezonde industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen.

Spoorweglawaai

De Wgh biedt geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van spoorweglawaai bij de aanleg/wijziging van spoorwegen of bij de bouw van woningen in de buurt van spoorwegen.

De reikwijdte van de Wet geluidhinder (Wgh) is beperkt tot een aandachtsgebied (een geluidszone) langs spoorwegen. Binnen deze geluidszone zijn de regels van de Wgh van toepassing.

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 hoogst geluidsbelaste zijde is gesitueerd. Bij voorkeur wordt de helft van de geluidsgevoelige ruimten samen niet aan de hoogste geluidbelaste zijde gesitueerd.

4.8.2 Onderzoek

In opdracht van RWS heeft Sweco onderzoek gedaan (rapport SWVL-0182217 revisie D5 van 23 januari 2017). Het doel van het onderzoek is het toetsen van de geluidproducties en geluidsbelastingen ten gevolge van de te wijzigen wegdelen voor de combinatievariant aan de Wet Milieubeheer (voor de hoofdinfrastructuur). Op basis van deze toetsing wordt duidelijk:

- Welke maatregelen getroffen dienen te worden.
- Welke geluidproductieplafonds (GPP's) dienen te worden aangepast.

In het rapport zijn de resultaten opgenomen van het akoestisch onderzoek in het kader van de planuitwerking en voorbereiding realisatie van de combinatievariant A16/N3. Hierin zijn wijzigingen aan de hoofdwegen A16 en N3 opgenomen.

Aanpassing hoofdwegen - maatregelen voor geluidgevoelige objecten

Uit het onderzoek is gebleken dat door de uitvoering van het project geldende geluidproductieplafonds worden overschreden wanneer geen maatregelen worden getroffen. Langs de te wijzigen hoofdwegen bevinden zich 40 objecten waar in de situatie zonder maatregelen de normstelling uit de Wet milieubeheer wordt overschreden. Voor deze knelpunten worden (doelmatige) maatregelen getroffen.

Geadviseerde maatregelen

Op grond van de gemaakte doelmatigheidsafwegingen voor de geluidsgevoelige objecten wordt geadviseerd de maatregelen zoals weergegeven in onderstaande tabel (tabel 9.1. uit geluidonderzoek) te treffen.

Tabel 9.1 Doelmatige bron- en overdrachtsmaatregelen

| Weg | Type | Locatie van km tot km (ca.) | Lengte (m) | Zijde | Totale hoogte (m) | Afstand tot kant verharding (m) |
|---------------------|------------------------------------|--------------------------------|--------------|-------|-------------------|---------------------------------|
| N3 HRB | 2L ZOAB | 09,07 – 09,50 ¹⁶ | 430 | Noord | -- | -- |
| N3 HRB | DGD-A | 09,50 – 9,57 | 70 | Noord | -- | -- |
| N3 HRB | 2L ZOAB | 09,07 – 09,57 ¹⁷ | 500 | Zuid | -- | -- |
| A16 HRB | 2L ZOAB | 37,61 – 39,92 41,30 – 42,21 | 2.306 917 | West | -- | -- |
| A16 HRB | 2L ZOAB | 37,61 – 39,92 41,30 – 42,22 | 2.306 917 | Oost | -- | -- |
| Oprit west N3 → A16 | SMA 0/5 | 38,50 – 38,92 | 413 | Oost | -- | -- |
| Afrit oost A16 → N3 | SMA 0/5 | 38,50 – 38,88 | 450 | West | -- | -- |
| A16 HRB Links | Handhaven bestaande wal | 39,16 – 39,37 | 150 | Oost | 2 | 10,6 |
| A16 HRB Links | Nieuw scherm op bestaande wal | 39,37 – 39,41 | 51 | Oost | 3 | 10,6 |
| A16 HRB Links | Verhogen/vervangen bestaand scherm | 39,40 – 39,50 | 99 | Oost | 3 | 7 |
| A16 HRB Links | Nieuw scherm | 39,50 – 39,54 | 35 | Oost | 2 | 7 |
| A16 HRB Rechts | Nieuw scherm | 39,46 – 39,65 | 189 | West | 4 | 2,3 |
| A16 HRB Rechts | Nieuw scherm | 41,83 – 41,94 | 105 | West | 3 | 2,55 |
| A16 HRB Rechts | Handhaven bestaand scherm | 43,05 – 43,08 43,36 – 43,52 | 210 | West | 2 | 22 - 69 |
| A16 HRB Rechts | Verhogen/vervangen bestaand scherm | 43,08 – 43,36 | 283 | west | 5 | 22 - 69 |

Resultaat – saneringen

Binnen het studiegebied waren voor aanvang van het project 18 gemelde saneringsobjecten aanwezig. Op twee andere woningen bedraagt de geluidsbelasting bij volledig benut geluidproductieplafond meer dan 65 dB. De hierboven vermelde maatregelen hebben tevens tot doel de geluidsbelasting op de saneringsobjecten te verminderen. De gekoppelde sanering is hiermee afgehandeld binnen het projectgebied.

Resultaat maatregelen – Vaststelling geluidproductieplafonds

Bij uitvoering van dit pakket van maatregelen moet voor een aantal referentiepunten een gewijzigd geluidproductieplafond worden vastgesteld. Hiertoe dient door het geluidloket stap-3 en stap-4 van het geluidsonderzoek te worden uitgevoerd, waarbij stap-4 het vastleggen van de gewijzigde brongegevens in het register betreft.

Resultaat maatregelen – Gevelisolatie

De vaststelling van de nieuwe geluidproductieplafonds in combinatie met de geadviseerde maatregelen heeft tot gevolg dat bij 10 woningen geldt dat de streefwaarde vanwege niet-doelmatige maatregelen dan wel onvoldoende doelmatige maatregelen niet wordt gehaald. Bij deze geluidgevoelige objecten dient nader onderzocht te worden of maatregelen aan de gevel nodig zijn om de binnenwaarde te waarborgen.

Tabel 9.2 Resterende knelpunten na treffen van doelmatige maatregelen

| Adres | | | Geluidsbelasting na maatregelen [dB] | Bouwjaar woning | Binnenniveau [dB] |
|------------------|-------|---------|--------------------------------------|-----------------|-------------------|
| Polder Oudendijk | 2 A | 3329 LL | 66 | 1994 | 36 |
| Rijksstraatweg | 126 | 3316 EJ | 61 | 1924 | 41 |
| Rijksstraatweg | 134 | 3316 EJ | 64 | 2003 | 36 |
| Rijksstraatweg | 136 | 3316 EJ | 70 | 1959 | 41 |
| Rijksstraatweg | 138 | 3316 EJ | 66 | 1940 | 41 |
| Rijksstraatweg | 142 | 3316 EJ | 71 | 1964 | 41 |
| Rijksstraatweg | 195 B | 3316 EG | 61 | 1934 | 41 |
| Rijksstraatweg | 195 D | 3316 EG | 66 | 1934 | 41 |
| Rijksstraatweg | 162 E | 3316 EG | 61 | 1963 | 41 |
| Rijksstraatweg | 168 | 3316 EG | 61 | 1923 | 41 |

4.8.3 Conclusie

Na toepassing van de bovengenoemde maatregelen resteren er nog bij 10 woningen overschrijdingen van de grenswaarde.

Deze objecten komen in aanmerking voor gevelisolatie onderzoek. Het onderzoek naar eventuele gevelmaatregelen voor de woning aan de Polder Oudendijk zal gecombineerd worden uitgevoerd met de spoorsanering.

4.9 Groen

4.9.1 Regelgeving en beleid

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

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

4.9.2 Onderzoek

Langs de A16 zijn bomenrijen en groengebieden aanwezig. Het zijn geen bomen die worden genoemd in het Boomstructuurplan. In het wegontwerp is waar mogelijk rekening gehouden met het behoud van groenelementen. Echter door de wegaanleg zal op sommige plekken ook groen verdwijnen. Er is een groenplan opgesteld waarin gedetailleerd is aangegeven op welke wijze met het groen dient te worden omgegaan.

4.9.3 Conclusie

Het aspect groen verzet zich niet tegen uitvoering van dit bestemmingsplan.

4.10 Luchtkwaliteit

4.10.1 Regelgeving en beleid

Het wettelijk kader voor luchtkwaliteitseisen wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (hierna: Wm) en de onderliggende regelgeving in AMvB's en ministeriële regelingen.

De wettelijke plicht om aannemelijk te maken dat met een project of besluit wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen in titel 5.2, volgt uit art. 5.16, tweede lid, Wm. Daarin is een limitatieve lijst opgenomen met bevoegdheden of wettelijke voorschriften die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit.

Grondslagen voor projecten

Indien sprake is van een bevoegdheid of wettelijk voorschrift zoals opgenomen in het tweede lid van artikel 5.16 Wet milieubeheer dient op grond van het eerste lid van datzelfde artikel aannemelijk gemaakt te worden dat uitoefening van die bevoegdheid of wettelijk voorschrift:

- a. niet leidt tot overschrijden van de grenswaarden.
- b1. niet leidt tot een verslechtering boven de grenswaarden. Sprake moet zijn van een per saldo verbetering of ten minste gelijk blijvende concentraties;
- b2. per saldo, dus inclusief eventuele maatregelen, leidt tot een afname van de concentraties in de gebieden waar sprake is van een overschrijding van de grenswaarde voor deze stoffen;
- c. niet in betekenende mate bijdraagt; als grens voor niet in betekenende mate is in de AMvB 'niet in betekenende mate bijdragen' uitgegaan van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀; dit komt overeen met een maximale toename van de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ van 1,2 µg/m³;
- d. is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, dan wel past binnen of elk geval niet in strijd is met een vastgesteld programma, te weten het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Alleen indien aannemelijk wordt gemaakt dat een project aan één of meer van bovenstaande grondslagen voldoet, voldoet het project aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Op grond van verplichtingen uit verschillende Europese richtlijnen met betrekking tot luchtkwaliteit is Nederland verplicht om zogenoemde actieplannen op te stellen voor gebieden waar sprake is of zal zijn van een (dreigende) overschrijding van grenswaarden voor luchtkwaliteit. Als actieplan heeft Nederland het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld.

Artikel 5.12, lid 1 Wet milieubeheer voorziet in de mogelijkheid tot het opstellen van een nationaal programma, waarin Rijk, provincie en gemeenten zijn vertegenwoordigd en dat is gericht op het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL is op 30 juli 2009 door de Minister van VROM vastgesteld en is op 1 augustus 2009 in werking getreden. Het NSL is een bundeling van enerzijds alle ruimtelijke ontwikkelingen die gedurende de looptijd van het programma zijn voorzien en anderzijds allerlei maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de rijksoverheid zijn opgenomen in dit samenwerkingsprogramma, waardoor de toetsing aan de luchtkwaliteitseisen verschuift van het besluit naar het programma. Door middel van de NSL Monitoringstool ontstaat een landsdekkend beeld van de luchtkwaliteit, voor nu en in de toekomst.

De NSL-Monitoringstool is een formeel door de Staatssecretaris van I&M goedgekeurd rekenmodel, waarmee jaarlijks gemonitord wordt of het programma nog op koers ligt om tijdig en blijvend de grenswaarden te bereiken. De uitkomsten van de jaarlijkse monitoring kunnen leiden tot bijsturing van het programma zodat het gericht blijft op het tijdig en blijvend bereiken van de grenswaarden. Met het NSL vindt een jaarlijkse monitoring van de luchtkwaliteit plaats. Hiermee wordt gewaarborgd dat de doelstellingen van het programma tijdig en blijvend worden gehaald.

Grenswaarden

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). In tabel 1.1 zijn de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof aangegeven.

Tabel 1.1 relevante luchtkwaliteitsnormen Wm (voorschriften bijlage 2).

| Stof | Type norm | Grenswaarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) |
|-----------------------------------|-----------------------------|--|
| Stikstofdioxide (NO_2) | Jaargemiddelde concentratie | 60 ^a , 40 ^b |
| Stikstofdioxide (NO_2) | Uurgemiddelde concentratie | 300 ^{a,c} , 200 ^{b,c} |
| Fijn stof (PM_{10}) | Jaargemiddelde concentratie | 40 |
| Fijn stof (PM_{10}) | Daggemiddelde concentratie | 50 ^d |

^{a)} tot 1 januari 2015, ^{b)} vanaf 1 januari 2015, ^{c)} mag maximaal 18 keer per jaar overschreden worden, ^{d)} mag maximaal 35 keer per jaar overschreden worden

Voor PM_{10} is de grenswaarde voor de 24-uurgemiddelde concentratie maatgevend. Deze grenswaarde is equivalent aan een jaargemiddelde concentratie PM_{10} van $31,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor NO_2 is de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie maatgevend. Deze bedraagt tot 1 januari 2015 $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en vanaf 1 januari 2015 $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO_2 wordt pas overschreden bij jaargemiddelde concentraties vanaf $82,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dergelijk hoge concentraties doen zich in Nederland niet voor.

Toekomstige grenswaarde $\text{PM}_{2.5}$

Vanaf 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof ($\text{PM}_{2.5}$) van $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Tot 1 januari 2015 blijft het toetsen aan deze grenswaarde voor $\text{PM}_{2.5}$ buiten beschouwing, ongeacht of een project na die datum een effect heeft of kan hebben op de luchtkwaliteit. Desondanks kan worden opgemerkt dat PM_{10} - en $\text{PM}_{2.5}$ -concentraties onderling sterk zijn gerelateerd.

Uit de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving (Uitgevoerd in het kader van de jaarlijkse bepaling van de grootschalige concentratiekaarten, PBL, 2010) volgt dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM_{10} en $\text{PM}_{2.5}$, gesteld kan worden dat als aan de grenswaarden voor PM_{10} wordt voldaan, ook aan de toekomstige grenswaarde voor $\text{PM}_{2.5}$ wordt voldaan. Het risico dat grenswaardeoverschrijding voor $\text{PM}_{2.5}$ optreedt op locaties waar de PM_{10} -grenswaarde wordt gehaald, is zeer klein.

Ook in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is het uitgangspunt dat het ingezette beleid om de PM_{10} -concentraties te verlagen tevens een positief effect heeft op de $\text{PM}_{2.5}$ -concentraties. Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat de conclusies voor PM_{10} uit deze rapportage met betrekking tot het al dan niet overschrijden van grenswaarden, ook gelden voor $\text{PM}_{2.5}$.

Overige stoffen

Ten aanzien van de overige stoffen waarvoor in de Wm grenswaarden zijn opgenomen (Zwavel dioxide, koolmonoxide, benzeen, lood, ozon, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen en stikstofoxiden), zijn de laatste jaren nergens in Nederland normoverschrijdingen opgetreden en vertonen de concentraties een dalende trend. Dit beeld wordt bevestigd door metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM. Daarmee is het redelijkerwijs niet aannemelijk dat ten gevolge van dit project de grenswaarden voor andere stoffen dan NO_2 en PM_{10} overschreden worden.

Regeling beoordeling luchtkwaliteit

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007) zijn de regels voor het berekenen en meten van concentraties van luchtverontreinigende stoffen opgenomen. Het onderhavige onderzoek sluit aan op de uitgangspunten van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

4.10.2 Onderzoek

De realisatie van het project kan de luchtkwaliteit beïnvloeden. Doel van het luchtonderzoek is de effecten van de wegaanpassing op de concentraties NO_2 als PM_{10} inzichtelijk te maken. Ten behoeve van het bestemmingsplan zijn de concentraties van luchtverontreinigende stoffen getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Voor het bestemmingsplan is de combivariant met de referentiesituatie vergeleken.

De beschouwde zichtjaren betreffen de jaren 2018 en 2027. Voor deze jaren zijn de concentraties voor de referentiesituatie en de combivariant berekend.

Voor het berekenen van de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de verschillende situaties is in dit onderzoek gebruik gemaakt van de NSL-rekentool. De NSL-Rekentool is geschikt voor het berekenen van de luchtkwaliteit langs wegen die vallen binnen het toepassingsbereik van de standaardrekenmethoden 1 en 2. Bij de berekeningen zijn de generieke gegevens van 'Monitoring NSL 2014' gebruikt. Voor de berekening van de luchtkwaliteit in de verschillende situaties (referentiesituatie, basisvariant en combivariant) in 2018 is het rekenjaar 2020 gehanteerd.

Voor de berekening van de luchtkwaliteit in de verschillende situaties in 2027 is het rekenjaar 2030 gehanteerd. Uit de resultaten blijkt dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen in het onderzoeksgebied in de autonome ontwikkeling een dalende trend laat zien. Zowel de concentratie NO₂ als de concentratie PM₁₀ nemen naar de toekomst toe af.

Uit de resultaten blijkt verder dat in vergelijking van de combivariant met de referentiesituatie geen verandering optreedt in de maximale waarde van de berekende concentraties voor zowel NO₂ als PM₁₀. In geen van de beschouwde situaties is er sprake van overschrijding van de jaargemiddelde concentratie NO₂, de jaargemiddelde concentratie PM₁₀, de uurgemiddelde concentratie NO₂ en de 24-uurgemiddelde concentratie PM₁₀.

4.10.3 Conclusie

Uit de effectanalyse van de combivariant blijkt dat uitvoering van deze variant geen verandering in de luchtkwaliteit veroorzaakt ten opzichte van de referentiesituatie. Er wordt voor alle berekende situaties voldaan aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Op het gebied van luchtkwaliteit is er geen belemmering om het bestemmingsplan vast te stellen.

4.11 Verkeer en vervoer

4.11.1 Regelgeving en beleid

Mobiliteitsplan Dordrecht

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

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.

Programma aansluitingen hoofdwegennet en het onderliggend wegennet

Het programma 'aansluitingen hoofdwegennet en het onderliggend wegennet' zijn een uitwerking van de Samenwerkingsagenda Zuidvleugel. Het knooppunt A16/N3 is één van de Top 6-aansluitingen die Rijk en regio samen aanpakken. In dit project werken Rijkswaterstaat, de gemeente Dordrecht, de provincie Zuid-Holland en het Wegschap Tunnel Dordtse Kil samen.

De hoofddoelstelling is een vlotte doorstroming op het knooppunt A16/N3, het beter doorrijden van het lokale verkeer tussen Papendrecht, Hoekse Waard en Dordrecht, een betere bereikbaarheid van de omliggende bedrijventerreinen en een verbetering van de verkeersveiligheid.

Daarbij is de aanpak van de aansluiting randvoorwaardelijk voor de ontsluiting van het nog te ontwikkelen bedrijventerrein Dordtse Kil IV.

4.11.2 Onderzoek

In de huidige situatie is er sprake van een serieuze verstoring in de verkeersafwikkeling rondom het knooppunt A16/N3. Op de N3 treden in de spitsperioden regelmatig forse wachtrijen op, met name door verkeer dat de A16 op wil rijden richting de Moerdijkbrug, en ook de bereikbaarheid

van de Dordtse Kil-bedrijventerreinen staat regelmatig onder druk. Op de A16 zelf wordt verkeersafwikkeling gehinderd door instromend verkeer vanaf de aansluiting.

Naar de toekomst toe, zonder de infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied, neemt de hoeveelheid verkeer aanzienlijk toe. De druk op het knooppunt wordt hiermee groter en de huidige problemen verergeren: wachtrijen worden langer, treden vaker op en zijn een langere tijd aanwezig.

In de afgelopen jaren zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd naar de reconstructie van het knooppunt A16/N3. Diverse oplossingen zijn daarom beschouwd om de verkeersafwikkeling naar de toekomst te waarborgen: van een 'fly over' van de N3 naar de A16 Zuid tot aan een verkeersplein aan de westzijde van de A16 om de toe- en afrit en lokale wegen met elkaar te verbinden, al dan niet gecombineerd met een parallelstructuur aan één of beide zijden van de A16. Deze oplossingen functioneerden verkeerskundig niet of niet voldoende, waren niet (goed) inpasbaar of brachten te hoge kosten met zich mee.

Uiteindelijk hebben de onderzoeken geresulteerd in de vormgeving die thans voorligt en betreft aanpassingen op stroomwegen (A16 en N3) en een gebiedsontsluitingsweg (Rijksstraatweg).

Ten oosten van de A16 wordt een vrije rechtsaf voorzien vanaf de afrit van de A16 naar de N3. Aan de westzijde van de A16 wordt de afrit verlegd naar de Rijksstraatweg. Het verkeer vanaf de N3 krijgt een vrije rechtsaf (kwart klaverblad-constructie) om vervolgens samen te voegen met de oorspronkelijke toerit en als parallelvoorziening naast de A16 mee te lopen. Uiteindelijk voegt deze parallelbaan in op de A16.

Op de parallelbaan is een toe- en afrit voorzien voor het te ontwikkelen bedrijventerrein Dordtse Kil IV. De realisatie van het bedrijventerrein zelf is daarbij gekoppeld aan de realisatie van deze nieuwe aansluiting. Om deze nieuwe toe- en afrit te kunnen bereiken wordt ter hoogte van de verlegde afrit een doorsteek voorzien naar de parallelbaan. Aan de oostzijde van de A16 is ook een nieuwe toe- en afrit voorzien, direct na de Moerdijkbrug. Ook deze halve aansluiting is bedoeld voor en gekoppeld aan Dordtse Kil IV.

Voor het plan zijn de verkeerscijfers bepaald, de effecten ingeschat en het ontwerp nader gedetailleerd in een verkeersonderzoek (*Planuitwerking en voorbereiding realisatie aansluiting A16-N3, Effectenstudie Verkeer d.d. 31 oktober 2014 en Verkeersafwikkeling kruispunten knooppunt A16/N3 d.d. 31 oktober 2014*).

De uitkomsten gelden voor het jaar 2030 en daarbij is uitgegaan van een hoog groeiscenario (economie) en een volledig gevuld Dordtse Kil IV.

Uit het onderzoek blijkt dat de reconstructie van het knooppunt A16/N3 een licht verkeersaantrekkende werking heeft ten opzichte van de huidige infrastructurele situatie handhaven. De hoeveelheid verkeer op de A16 en N3 maar ook op de andere, direct aanliggende wegen neemt met enkele procenten toe, met name door een veranderende routekeuze. De ontwikkeling van Dordtse Kil IV zorgt voor een verdere toename van het verkeer van enkele procenten, met name op de N3.

Tevens verbetert de doorstroming in het knooppunt wat de bereikbaarheid van de omliggende gebieden ten goede komt. Er zijn namelijk minder conflicterende stromen en meer ongehinderde afslagbewegingen ('vrije rechtsaffers'). Voor de westzijde is de verwachting dat het verkeer op de kruispunten goed af te wikkelen is.

Daarbij wordt er door de parallelbaan een buffer gecreëerd die er voor zorgt dat het verkeer op de A16 minder gehinderd wordt door invoegend verkeer terwijl de N3 langer kan blijven functioneren.

De wachtrijen op de N3 worden gereduceerd, echter niet opgelost. De verwachte hoeveelheid verkeer in de toekomst zorgt er voor dat ook met de reconstructie er wachtrijvorming optreedt. Ook op de parallelbaan naast de A16 zal regelmatig sprake zijn van wachtrijvorming. Dit past bij de bufferende functie van de parallelbaan die tot doel heeft om de instroom naar de A16, welke geen capaciteitsuitbreiding krijgt, te reguleren.

De realisatie van een nieuwe aansluiting op de A16 draagt bij aan een verdere verbetering van de bereikbaarheid van het bestaande bedrijventerrein Dordtse Kil III en het voorgenomen bedrijventerrein Dordtse Kil IV.

De verbeterde doorstroming alsmede de herinrichting van het knooppunt ten westen van de A16 zorgt verder voor een verbetering van de verkeersveiligheid.

4.11.3 Conclusie

Het bestemmingsplan gaat uit van nieuwe infrastructuur, waarbij rekening is gehouden met een nieuwe aansluiting ten behoeve van Dordtse Kil IV. De nieuwe infrastructuur draagt bij aan het verbeteren van de doorstroming op het knooppunt A16/N3, de bereikbaarheid van de omliggende gebieden en de verkeersveiligheid. Het voldoet daarmee aan de doelstellingen van het 'Mobiliteitsplan Dordrecht' en het 'Programma aansluitingen hoofdwegennet en het onderliggend wegennet'.

In de huidige situatie staan er wachtrijen op de N3, welke naar de toekomst toe toenemen als gevolg van de verkeersgroei. Ook op de andere wegen in en rond het knooppunt neemt de verkeersdruk toe met wachtrijen als gevolg.

De reconstructie reduceert deze wachtrijen. Aan de westzijde is het verkeer goed af te wikkelen en is de kans op wachtrijen beperkt. Op de N3 blijft wachtrijvorming aanwezig als gevolg van de grote hoeveelheid verkeer. Ook op de parallelbaan langs de A16, welke een bufferende functie heeft, zal regelmatig wachtrijvorming optreden.

De uitvoering van het bestemmingsplan leidt niet tot problemen op het gebied van verkeer en vervoer.

4.12 Water

4.12.1 Regelgeving en beleid

Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn, die ervoor moet zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in 2015 op orde is. In het verleden zijn vele Europese richtlijnen op het gebied van water verschenen. De Kaderrichtlijn Water, die in 2000 van kracht is geworden, moet meer eenheid brengen. De nieuwe richtlijn betekent een ambitieuze en innovatieve aanpak van waterbeheer.

Kernelementen zijn:

- de bescherming van alle wateren, meren, kustwateren en grondwateren;
- het stellen van ambitieuze doelen om ervoor te zorgen dat alle wateren in het jaar 2015 de "goede toestand" hebben bereikt;
- de verplichting tot grensoverschrijdende samenwerking tussen landen en tussen alle betrokken partijen;
- ervoor zorgen dat alle belanghebbenden actief deelnemen aan activiteiten op het gebied van waterbeheer;
- de verplichting tot het voeren van een waterprijsbeleid en ervoor zorgen dat de vervuiler betaalt;
- het in evenwicht houden van de milieubelangen en de belangen van hen die afhankelijk zijn van het milieu.

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.

Nationaal Waterplan

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan (NWP) vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

In het Nationaal Waterplan is een eerste uitwerking gegeven aan het Deltaprogramma dat wordt opgesteld naar aanleiding van het advies van de Deltacommissie in 2008. Dit programma is gericht op duurzame veiligheid en zoetwatervoorziening. De stroomgebiedbeheerplannen zijn een bijlage van het NWP.

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 heeft een groot aantal wetten op het gebied van water vervangen en biedt instrumenten om het waterbeheer op een doeltreffende en doelmatige manier op te pakken.

De Waterregeling bevat regels ten aanzien van de organisatie van het waterbeheer, een aantal kaarten betreffende de toedeling van beheer, de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen en de aanwijzing van de drogere oevergebieden, alsmede regels voor gegevensverstrekking aan het Rijk ingevolge Europese verplichtingen.

Verder regelt de Waterregeling een enkel inhoudelijk aspect van het regionaal waterplan en beheerplannen.

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.

Waterkering

Het plangebied wordt doorkruist door een secundaire waterkering, de Wioldrechtse zeedijk. Om deze waterkering ligt geen beschermingszone.

Stedelijk Waterplan Dordrecht

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 piekafvoeren 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.

4.12.2 Onderzoek

Huidige situatie oppervlaktewater

Het oppervlaktewater in het plangebied maakt deel uit van twee bemalingsgebieden, die van elkaar worden gescheiden door de Wioldrechtse Zeedijk.

Het deel van het plangebied ten noorden van de Wioldrechtse Zeedijk behoort tot bemalingsgebied Loudon. Dit bemalingsgebied wordt bemalen door gemaal Loudon, dat aan de Wioldrechtse zeedijk staat. Het gemaal slaat het water uit op de Dordtse Kil. Ter plaatse van het gemaal kan ook water worden ingelaten. Het deel van het plangebied dat binnen Loudon is gelegen, heeft een streefpeil van NAP-1,40 m.

Het deel van het plangebied ten zuiden van de Wioldrechtse Zeedijk behoort tot bemalingsgebied Prinsenheuvel. Het overtollige water uit dit bemalingsgebied wordt door middel van gemaal Prinsenheuvel uitgeslagen op het Hollands Diep. Bij het gemaal kan ook water worden ingelaten. Bemalingsgebied Prinsenheuvel omvat meerdere peilgebieden. Het deel van het plangebied dat binnen Prinsenheuvel is gelegen, vormt onderdeel van verschillende peilgebieden, met streefpeilen van NAP-1,70 m, NAP-0,40 m, NAP-1,10 m en NAP-1,50 m.

Nieuwe situatie oppervlaktewater

In de nieuwe situatie blijft de begrenzing van de diverse peilgebieden ongewijzigd. Het streefpeil van NAP-1,70 m wijzigt in NAP -1.50 m. De overige streefpeilen veranderen niet ten opzichte van de huidige situatie. Om die reden zijn er ook geen effecten op de grondwaterhuishouding.

Binnen ieder peilgebied wordt de toename van verharding in dat peilgebied gecompenseerd door aanleg van extra bergend wateroppervlak in dat peilgebied ter grootte van tenminste 10% van de toename van het verhard oppervlak. Daarnaast wordt demping van oppervlaktewater 1:1 gecompenseerd door vervangend nieuw oppervlaktewater te graven. In totaliteit neemt het verhard oppervlak toe met 61715 m², en neemt het wateroppervlak toe met 8827 m². De toename van bergend wateroppervlak bedraagt daarmee 14,3% van de toename aan verhard oppervlak. Hiermee wordt voldaan aan de beleidsregels van het waterschap ten aanzien van benodigde watercompensatie.

In het watersysteem komen geen doodlopende einden voor. Bij het bepalen van de dwarsprofielen van aan te passen of te verleggen watergangen is rekening gehouden met de voorschriften die in de beleidsregels van het waterschap zijn opgenomen. Daarnaast is rekening gehouden met de langs watergangen aan te houden beschermingszones.

Ten aanzien van de afwatering van de weg is rekening gehouden met het beleid van het waterschap en de geldende wet- en regelgeving (zoals CIW-nota Afstromend wegwater en besluit lozen buiten inrichtingen).

De afwatering van de weg geschiedt op een wijze die analoog is aan die in de huidige situatie. Het water wordt zoveel mogelijk via de berm afgevoerd naar de wegsloot. Waar dit vanwege het ruimtebeslag niet mogelijk is, wordt water via een regenwaterriolering afgevoerd naar de wegsloot.

4.12.3 Conclusie

Over de wateraspecten van het bestemmingsplan heeft overleg plaatsgevonden met waterschap Hollands Delta als waterbeheerder. Het plan voldoet aan de uitgangspunten en beleidsregels van het waterschap.

4.13 Milieueffectrapportage

4.13.1 Waarom een MER

Er is een MER opgesteld:

- omdat de gemeente veel waarde hecht aan een plan(vorming) waarin milieu- en duurzaamheidsbelangen niet alleen geborgd zijn, maar centraal staan. De m.e.r. (het proces) levert bouwstenen (normtoetsing, beslisinformatie en inspiratie) voor de optimalisatie van het Stedenbouwkundig plan en uiteindelijk voor de onderbouwing van de bestemmingsplannen Dordtse Kil IV en Rijksweg A16 - N3. Het signaleert eventuele milieuknelpunten in een vroeg stadium.
- vanwege de aard en omvang van de voorziene ontwikkelingen (oppervlak bedrijventerrein) en de op voorhand niet uit te sluiten significante effecten op Natura 2000-gebieden (een passende beoordeling in het kader van Natuurbeschermingswet 1998 is verplicht).

4.13.2 Doel en inhoud van het MER

Doel van de m.e.r. is om het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de beleidsvorming omtrent het opstellen van de bestemmingsplannen. Het MER geeft een onafhankelijk inzicht in de mogelijke invloeden op het milieu, zowel positief als negatief, die verwacht mogen worden wanneer politiek bestuurlijk wordt gekozen voor bepaalde ruimtelijke bestemmingen en ontwikkelingsmogelijkheden.

In de m.e.r. zijn de milieueffecten van de gehele ontwikkeling van Dordtse Kil IV onderzocht, inclusief de ontsluiting van en naar de autosnelweg en de aanpassing van het knooppunt A16-N3. Met de onderzoeken naar milieueffecten worden de te verwachten effecten over de volle breedte van de realistisch geachte toekomstige invulling van het plangebied in beeld gebracht. In voorliggend MER zijn de milieueffecten beschreven. Naast de referentiesituatie zijn er 3 alternatieven onderzocht.

- Referentiesituatie (hiermee worden de alternatieven vergeleken)
- Nulalternatief: Basisvariant verbeterde aansluiting A16-N3 (deze is niet gelijk aan de referentiesituatie)
- Alternatief 1: Voorkeursalternatief
- Alternatief 2: Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Referentiesituatie

De referentiesituatie is de situatie waarmee de milieueffecten van de alternatieven worden vergeleken. Het is de situatie waarin de bestemmingsplannen niet worden vastgesteld/uitgevoerd en de daarin opgenomen ontwikkelingen niet plaatsvinden. Dit is de situatie in 2030 waarbij alle vastgestelde plannen en projecten doorgaan, maar de ontwikkeling van het bedrijventerrein Dordtse Kil IV en de aanpassing van de infrastructuur nog niet gerealiseerd zijn.

De aanpassing van de infrastructuur (combi-variant A16-N3) wordt niet als een autonome ontwikkeling beschouwd. De aanleg van de 'combi-variant' hangt samen met de aanleg van Dordtse Kil IV en vormt onderdeel van het voornemen dat onderwerp is van dit MER. Indien Dordtse Kil IV niet wordt gerealiseerd zal er nog wel een aanpassing van de knoop A16-N3 plaatsvinden: de 'basisvariant'. In dat geval zal een andere planprocedure opgestart worden ten behoeve van (alleen) deze aanpassing van de A16-N3. De aanleg van de basisvariant is dus geen autonome ontwikkeling, maar een 'nulalternatief' (zie hierna).

Nulalternatief

Het nulalternatief is grotendeels gelijk aan de referentiesituatie, maar met de uitzondering dat de knoop A16-N3 wel wordt aangepast. Wanneer Dordtse Kil IV niet wordt gerealiseerd zal de knoop A16-N3 worden aangepast volgens de 'basisvariant'. Zie paragraaf 2.2 van het MER voor een toelichting hier op. Rijkswaterstaat heeft deze mogelijkheid parallel aan de 'combi-variant' onderzocht.

Indien dit zich daadwerkelijk voor zal doen, zal een planprocedure opgestart worden ten behoeve van deze (beperkte) aanpassing van de A16-N3.

Alternatief 1: voorkeursalternatief

In alternatief 1 worden de maximaal te verwachten ontwikkelingsmogelijkheden in de bestemmingsplannen Dordtse Kil IV en A16/N3 opgenomen. Zo worden de maximaal mogelijke milieueffecten (worst case) in beeld gebracht. Alternatief 1 bevat als belangrijkste ontwikkelingen:

- Ca 68 hectare uitgeefbaar bedrijventerrein.
- Een milieuzonering met mogelijkheden voor milieucategorie 4.2-bedrijven op nagenoeg het gehele bedrijventerrein (alleen hogere cat als milieubelasting kleiner/gelijk aan cat 4.2 is).
- Ten zuiden van het bedrijventerrein, op de voormalige vuilstort Transberg, wordt een initiatief voor zonne-energie gerealiseerd.
- Aanpassing A16-N3 volgende de 'combivariant'.

Alternatief 2: Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Naast het Nulalternatief en Alternatief 1 wordt in het MER ook een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) onderzocht. Het MMA betreft een alternatief waarin een zo milieuvriendelijk mogelijke oplossing gekozen wordt voor de ontwikkeling Dordtse Kil IV en de mogelijke kansen ten aanzien van verbetering van de milieukwaliteit optimaal benut. Een MMA moet echter wel realistisch zijn. Het heeft dus geen zin om uitgangspunten te veranderen, die reeds vastgelegd en vastgesteld zijn. De basis voor het MMA is dan ook het voorliggende Alternatief 1. Het MMA wordt opgebouwd uit maatregelen die bestaan uit:

- Mitigerende maatregelen die voortkomen uit de analyses van de diverse milieuthema's;
- Optimaliserende maatregelen die een groter doelbereik (nog beter voldoen aan de gestelde doelstellingen) hebben;
- Optimaliserende maatregelen op het gebied van bijvoorbeeld duurzaamheid, oversteekbaarheid, etc. die niet direct in het bestemmingsplan geregeld kunnen worden, maar bijvoorbeeld in de aanbestedingsfase.

4.13.3 Afwegingen voor het bestemmingsplan

4.13.3.1 Algemeen

Hiervoor is aangegeven waarom een MER is opgesteld en met welk doel en welke inhoud een MER heeft.

De voorgenomen planontwikkeling in Dordtse Kil IV, alsmede de combivariant van het plan Rijksweg A16 - N3 zijn beschreven in het zogenaamde voorkeursalternatief.

Omdat dit voorkeursalternatief is gericht op de realisering van de plannen worden de uitkomsten onderstaand per effect benoemd. Sommige onderdelen hebben geen betrekking op de Rijksweg A16 - N3, maar zijn voor de volledigheid toch beschreven. Daarmee blijven tevens de conclusies uit het MER van beide plannen één geheel.

Vervolgens worden in het Meest Milieuvriendelijk Alternatief genoemde maatregelen beschreven en wordt aangegeven welke maatregelen in het bestemmingsplan kunnen worden verwerkt.

Aan het slot wordt een conclusie getrokken en wordt een afweging gemaakt van de verschillende onderdelen uit het voorkeursalternatief en met Meest Milieuvriendelijk Alternatief.

4.13.3.2 Voorkeursalternatief

In het voorkeursalternatief zijn de maximaal te verwachten ontwikkelingsmogelijkheden uit de bestemmingsplannen Dordtse Kil IV en A16/N3 opgenomen. Het geeft de situatie aan van een volledig ontwikkeld gebied.

Hieronder worden de resultaten van de effectbeoordeling van het voorkeursalternatief nader toegelicht.

Verkeer

Verkeersafwikkeling- hoofdwegennet

Per saldo kent voorkeursalternatief een neutraal effect op de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet in 2030. De infrastructurele ontwikkelingen (knooppunt en parallelstructuur) hebben een positieve invloed op de verkeersafwikkeling, maar door de verkeersgroei tot 2030 is het effect uiteindelijk neutraal. Met name in de ochtendspits neemt de druk op de knelpunten op de A16 en N3 toe.

Verkeersafwikkeling- onderliggend wegennet

Geconcludeerd wordt dat de nieuwe infrastructuur rondom Dordtse Kil IV goed functioneert. De oversteekbaarheid op het kruispunt Aquamarijndreef/toermalijnring blijft kritisch in 2030, net als in de referentiesituatie.

Verkeersveiligheid

Per saldo scoort het voorkeursalternatief neutraal op verkeersveiligheid. Positief is de aanleg van verkeersveilige infrastructuur in en rond Dordtse Kil, negatief scoort het extra aantal voertuigkilometers als gevolg van Dordtse Kil IV.

Bereikbaarheid openbaar vervoer

Uitgangspunt in het MER is dat er (nog) geen uitbreiding van openbaar vervoer naar Dordtse Kil IV is. Het dichtstbijzijnde openbaar vervoer is een buslijn die t/m Dordtse Kil III rijdt. De dichtstbijzijnde halte bij Dordtse Kil IV is halte Saffier. De loopafstand naar de Dordtse Kil IV is 500 tot 1.500 meter (afhankelijk van de bestemming). De bereikbaarheid van Dordtse Kil IV per openbaar vervoer is daardoor matig, waardoor het alternatief een negatief effect scoort

Bereikbaarheid langzaam verkeer

Dordtse Kil IV wordt via een netwerk van diverse vrijliggende fietspaden direct ontsloten op de omliggende gebieden. In het voorkeursalternatief is het plangebied van Dordtse Kil IV goed bereikbaar per fiets. De ontsluiting van en naar de omliggende gebieden is goed. Het alternatief wordt als zeer positief beoordeeld.

Geluid

In het voorkeursalternatief neemt binnen het onderzoeksgebied het aantal gehinderden, ernstig gehinderden en slaapgestoorden toe. Het gaat om toenames tussen de 5 en 20% ten opzichte van de autonome ontwikkeling welke als licht negatief worden beoordeeld.

Luchtkwaliteit

Het voorkeursalternatief zorgt niet voor een overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. Wel is er een lichte toename van de jaargemiddelde concentratie NO₂ (en daarmee PM₁₀ en PM_{2,5}) ter hoogte van gevoelige bestemmingen. Het voorkeursalternatief scoort licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie.

Externe veiligheid

Plaatsgebonden risico (PR) en plasbrandaandachtsgebied (PAG)

In het voorkeursalternatief treden geen knelpunten op ten aanzien van PR en PAG. De regels ten aanzien van de PR contour rond de vergunde windturbines schuiven wel enige onderzoekslast/bewijslast door naar de vergunning-/aanlegfase wanneer nieuwe kwetsbare objecten worden gerealiseerd. Deze beperkte onzekerheid wordt beoordeeld als een licht negatief effect.

Groepsrisico

Het GR als gevolg van een aantal bronnen neemt licht toe, zonder de oriëntatiewaarde te overschrijden. De toename van het GR als gevolg van, met name, mogelijk nieuwe Bevi-inrichtingen en het toevoegen van 'bevolking' nabij bestaande risicobronnen (A16), wordt beoordeeld als een negatief effect.

Verantwoording groepsrisico

Voor zowel het bestemmingsplan A16/N3, als Dordtse Kil IV is de toename van het GR verantwoord. Voor de mogelijk nieuwe Bevi-inrichtingen op Dordtse Kil IV dient het groepsrisico volgens het Bevi volledig verantwoord te worden bij de aanvraag van een omgevingsvergunning gedeelte milieu.

Geur

Er worden geen relevante effecten van nieuwe bedrijven voor geur op de omgeving verwacht. Dit geldt ook voor de onderlinge verenigbaarheid van bedrijven. Het is raadzaam beleidsregels op te stellen over toegestane hinder van geurgevoelige objecten (bedrijven) op het bedrijventerrein. Het plan beperkt de ontwikkelingsmogelijkheden van bedrijven in de omgeving naar verwachting niet (verder) in. Dit laatste effect (omgekeerde werking) verdient mogelijk wel aandacht in het

noordwesten van Dordtse Kil IV. Aangezien dit effect niet hard wordt uitgesloten, wordt dit beoordeeld als een licht negatief effect.

Bodem en Water

Grond- en oppervlaktewaterkwantiteit/wateroverlast

Het voornemen voldoet aan de eisen van het waterschap en heeft geen negatieve effecten op de omgeving. Ten opzichte van de referentiesituatie wordt het effect ten aanzien van waterkwantiteit/wateroverlast als geheel beoordeeld als neutraal.

Bodem- en (grond)waterkwaliteit

Bodem- en grondwaterkwaliteit

Er zijn diverse bekende en verdachte locaties met lichte tot zware verontreinigingen van bodem en grondwater in en om het plangebied aanwezig. Werkzaamheden in de bodem kunnen voor verspreiding van de verontreinigingen zorgen. Omdat bij werkzaamheden ter plaatse van verontreinigingen de betreffende verontreinigingen zullen worden aangepakt, levert dit een positief effect op de bodemkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie. Dit uiteraard onder voorbehoud dat bij de uitvoering wordt voorkomen dat verontreinigingen zich verspreiden.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Een ontwerpuitgangspunt voor de A16/N3 is het toepassen van ZOAB. Dit heeft een positieve invloed op run-off en verwaaiing van wegwater. Op het bedrijventerrein wordt alleen schoon water van daken rechtstreeks geloosd op oppervlaktewater. Water van wegen en terreinverharding wordt aangesloten op een Verbeterd Gescheiden Stelsel. Met bovengenoemde uitgangspunten is de verwachting dat de oppervlaktewaterkwaliteit niet verslechtert ten opzichte van de referentiesituatie.

Het totale effect van het voorkeursalternatief op het criterium bodem- en (grond)waterkwaliteit wordt beoordeeld als licht positief.

Waterveiligheid

De overstromingskans van het plangebied is erg laag. De kans op overstroming van het gebied waarin de A16-N3 ligt is iets groter, maar neemt niet toe door het voornemen. De primaire waterkering is beleidsmatig beschermd het watersysteem. Het voornemen moet passen binnen dit toetsingskader en voldoen aan deze beleidsregels. Anders zal geen vergunning verleend worden. Het plan zal geen invloed hebben op het beschermingsniveau. Wat dat betreft is het effect neutraal.

Natuur

Natura 2000

De effecten op Natura 2000-gebieden zijn beoordeeld in een Passende Beoordeling. Deze opgenomen als bijlage bij het MER. Het plangebied ligt op korte afstand van het Natura 2000-gebied Biesbosch en op circa 1 km afstand van het Natura 2000-gebied Hollandsch Diep. Vanwege de grote afstand tot overige Natura 2000-gebieden, de eigenschappen van deze overige gebieden en een eerste inzicht in de effecten op Biesbosch en Hollandsch Diep, zijn effecten op overige Natura 2000-gebieden uitgesloten.

Biesbosch

De stikstofdepositie als gevolg van het plan neemt licht toe ten opzichte van de referentiesituatie. Het gaat om een planbijdrage van maximaal 0,4 mol N/ha/jr op de Biesbosch. Dit is relevant voor drie stikstofgevoelige habitattypen in de Biesbosch. De zeer beperkte planbijdrage staat herstel om behoud van de gevoelige habitattypen niet in de weg. Er is geen sprake van een significant negatief effect.

Op de Biesbosch is sprake van een toename van geluid. Er is echter geen sprake van significante effecten op Vogel- en Habitatrichtlijnsoorten. Verlichting reikt niet tot in de leefgebieden van soorten die hier gevoelig voor zijn. Effecten op foerageergebied buiten Natura 2000 zijn uitgesloten, omdat er voldoende foerageergebied in de omgeving beschikbaar is en het plangebied van beperkte waarde is voor overwinterende grasetende watervogels.

Hollandsch Diep

Voor het Hollandsch Diep zijn geen stikstofgevoelige habitattypen aangewezen waarmee significant negatieve effecten zijn uit te sluiten. In totaliteit is er geen sprake van een geluidtoename op Hollandsch Diep waarmee geluidseffecten op de instandhoudingsdoelstellingen

van het Hollandsch Diep zijn uit te sluiten. Voor effecten op foerageergebied buiten Natura 2000 geldt hetzelfde als voor de Biesbosch.

Hoewel er geen sprake is van significant negatieve effecten, scoort dit alternatief negatief op het criterium Natura 2000, omdat er sprake is van een geluidstoename (Biesbosch) en een zeer kleine planbijdrage van stikstofdepositie.

Natuurnetwerk Nederland (NNN), incl. weidevogelgebieden

Het plangebied overlapt deels met het NNN. In dit deel zijn echter geen ontwikkelingen voorzien. Er is geen sprake van effecten op het NNN voor het voorkeursalternatief en het nulalternatief. Het plangebied overlapt niet met belangrijke weidevogelgebieden. Het dichtstbijzijnde belangrijke weidevogelgebied ligt op meer dan 7,5 km afstand. Er zijn geen effecten op belangrijke weidevogelgebieden (0) voor voorkeursalternatief en het nulalternatief.

Soortbescherming (Flora en Faunawet)

In het navolgende worden de effecten op flora en fauna beschreven (i.h.k.v. Flora- en faunawet). Eventueel benodigde mitigerende maatregelen zijn beschreven in het MER.

Vaatplanten

Er gaat een klein deel van de groeiplaats van de bijenorchis (tabel 2) op het talud van de A16 en de N3 verloren door ruimtebeslag. Mogelijk gaat ook (een deel van) de groeiplaatsen van de wilde marjolein (tabel 2) en brede wespenorchis (tabel 1) verloren. Voor soorten van tabel 1 geldt een vrijstelling.

Vogels met vaste verblijfplaatsen

Het buizerdnest buiten het plangebied zal niet verloren gaan. Het jachtterritorium kan zich tot enkele kilometers van het nest uitstrekken. Het is nog niet duidelijk of het plangebied tot dit territorium behoort. Na realisatie van Dordtse Kil IV zal de waarde als jachtgebied wel afnemen. Mogelijk zijn mitigerende maatregelen nodig. Het is nog niet duidelijk of de nestplaatsen van de huismus verloren gaan. Het is niet mogelijk een ontheffing te krijgen voor vernietigen van een broedplaats. Ook hier zijn mogelijk mitigerende maatregelen nodig.

Overige broedende vogels

Als gevolg van de werkzaamheden is het aannemelijk dat, zonder mitigerende maatregelen, broedende vogels verstoord worden.

Vleermuizen

In het plangebied is een vaste rust- en verblijfplaats aangetroffen van de ruige dwergvleermuis. De verblijfplaats blijft echter behouden. Mitigerende maatregelen kunnen verstoring van de verblijfplaats voorkomen.

De tunnel onder de A16 ter hoogte van de Wioldrechtse Zeedijk en het viaduct over de A16 ter hoogte van de Beerpolderweg betreffen vliegroutes van de gewone dwergvleermuis. Aangezien beide kunstwerken worden aangepast zijn effecten op vleermuizen zonder mitigerende maatregelen niet uit te sluiten. Er blijft voldoende geschikt foerageergebied aanwezig. Mogelijk is er sprake van verlies van verblijfplaatsen in te slopen gebouwen. Als dit aan de orde is moet dit gemitigeerd worden.

Overige zoogdieren

Naar verwachting geen relevante effecten.

Vissen

Uit de inventarisaties blijkt dat in een groot deel van de watergangen langs de A16, en mogelijk ook in de rest van het plangebied, de beschermde vissoort kleine modderkruiper voorkomt. Door de wegaanpassingen (dempen of vergraven van watergangen) gaat een deel van het leefgebied van deze beschermde vissoort verloren. Er worden echter ook diversie nieuwe watergangen aangelegd, waardoor het potentiële leefgebied weer toe neemt. Hierbij wordt langs een deel van de watergangen een natuurvriendelijke oever aangelegd, waardoor de kwaliteit van het leefgebied mogelijk beter kan worden dan in de huidige situatie. Connectiviteit/bereikbaarheid van de nieuwe watergangen is wel een aandachtspunt.

Ongewervelden

Uit de inventarisaties blijkt dat in een groot deel van de watergangen langs de A16, en mogelijk ook in de rest van het plangebied, de platte schijfhoorn (tabel 3) voorkomt. Door de

wegaanpassingen (dempen of vergraven van watergangen) gaat een deel van het leefgebied van deze beschermde soort verloren.

Beoordeling

De waarde van het plangebied voor flora en fauna neemt af ten opzichte van de referentiesituatie. Omdat er sprake is van negatieve effecten op verschillende (strikt) beschermde plant- en diersoorten, wordt het voorkeursalternatief als sterk negatief beoordeeld.

Na het treffen van mitigerende maatregelen

Wanneer de in het MER beschreven mitigerende maatregelen voor beschermde soorten in het kader van de Flora- en faunawet worden getroffen, worden de negatieve effecten op de aanwezige soorten opgeheven. Wel neemt de waarde van het plangebied voor flora en fauna als geheel naar verwachting nog wat af ten opzichte van de referentiesituatie. Het effect van het voorkeursalternatief wordt na mitigatie als licht negatief beoordeeld en van het nulalternatief als neutraal.

Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie

Landschap en cultuurhistorie

Landschappelijke en cultuurhistorische waarden

De Rijksweg wordt enigszins aangepast voor de aansluiting op de nieuwe parallelweg langs de A16 en de Aquamarijnweg (rotonde) waardoor de karakteristieke beplanting ter hoogte van deze aansluiting verdwijnt. De kreekkruggen in het plangebied zullen verdwijnen maar hebben een beperkte landschappelijke en cultuurhistorische waarden. De kazemat is een landschappelijke karakteristiek element met enige cultuurhistorische waarde en blijft behouden. De effecten op de landschappelijke- en cultuurhistorische waarden zijn daarom als licht negatief beoordeeld.

Belevingswaarde

Negatieve effecten treden vooral op voor de bewoners in en rondom het plangebied. Voor recreanten en passanten zijn de effecten op de beleving beperkt. Omdat het effect op de beleving vanuit de woonomgeving voor sommige bewoners ernstig kan zijn, mede in cumulatie met de reeds vergunde windturbines, is het effect negatief beoordeeld.

Archeologie

Voor beide bestemmingsplannen is archeologisch vooronderzoek uitgevoerd. De resultaten van beide onderzoeken geven geen aanleiding voor nader onderzoek. Er zijn ondanks de (middel)hoge verwachtingswaarden geen archeologische indicatoren aangetroffen die wijzen op relevante archeologische waarden in de ondergrond. De voorgenomen werkzaamheden zullen zeer waarschijnlijk niet leiden tot aantasting van archeologische waarden. Er wordt dan ook geen archeologisch vervolgonderzoek geadviseerd. Het voorkeursalternatief krijgt een neutrale beoordeling ten aanzien van archeologie.

Niet Gesprongen Explosieven

Grote delen van het plangebied zijn verdacht. Ook in de onverdachte gebieden is er een kleine kans aanwezig op het aantreffen van niet gesprongen explosieven. De grondwerkzaamheden voor de beoogde ontwikkelingen zorgen enerzijds voor een vergrote kans op onbedoelde ontploffingen en dus een hoger risico op ongelukken. Anderzijds worden explosieven die gedetecteerd worden en een gevaar vormen opgeruimd. Het opruimen zorgt voor een verlaging van het risico ten opzichte van de referentiesituatie. Het effect van het voorkeursalternatief wordt beoordeeld als neutraal, waarbij wordt aangenomen dat de werkzaamheden goed volgens de geldende richtlijnen (WSCS-OCE) worden uitgevoerd.

Specifieke windenergiegerelateerde effecten

Slagschaduw

Het merendeel van het gebied waarin het bedrijventerrein is voorzien ligt binnen de contour waar 5 uur of meer hinder per jaar wordt verwacht. De nieuwe functies die de bestemmingsplannen mogelijk maken zijn volgens het Activiteitenbesluit niet gevoelig voor slagschaduw. Wel kan slagschaduw als hinderlijk worden ervaren, ook al zijn de functies wettelijk gezien niet gevoelig. De stilstandvoorziening van twee turbines beperkt het effect, maar er zal wel een effect resteren. De hinder die kan worden ervaren door mensen in nieuwe bedrijfsgebouwen (met name in kantoren) wordt beoordeeld als een licht negatief effect.

Lichthinder

Er worden geen relevante effecten verwacht ten opzichte van de referentiesituatie. Het effect op het criterium lichthinder wordt beoordeeld als neutraal.

Duurzaamheid

In het voorkeursalternatief is sprake van zuinig ruimtegebruik. Er is gekozen voor een flexibele, houdbare ontwikkeling van het bedrijventerrein en er is sprake van meervoudig en intensief ruimtegebruik. Het bedrijventerrein krijgt in de basis grote, flexibel in te richten kavels, zodat goed ingespeeld kan worden op de marktvrage. Het later opdelen van grote kavels in kleinere kavels is eenvoudiger dan vice versa. De kavels liggen zoveel mogelijk in een 'orthogonale' structuur, zodat rechte hoeken ontstaan. Dit komt ten goede aan de oppervlakte uitgeefbaar terrein. Het voorkeursalternatief scoort positief op het aspect zuinig ruimtegebruik.

In het voorkeursalternatief is aandacht voor duurzame energie en energiebesparing. Het voorkeursalternatief gaat uit van vier reeds vergunde windturbines op Dordtse Kil IV. Dit levert een forse hoeveelheid duurzame energie. Ten zuiden van het beoogde bedrijventerrein Dordtse Kil IV, op Transberg, is een concreet initiatief voor een zonne-energieveld (zonne-of PV-weide). Tevens is er aandacht voor zaken als groene daken in combinatie met zonne-energie. Het voorkeursalternatief scoort positief op het aspect Energie.

4.13.3.3 Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Naast het het voorkeursalternatief wordt in het MER ook een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) onderzocht. Het MMA betreft een alternatief waarin een zo milieuvriendelijk mogelijke oplossing gekozen wordt voor de ontwikkeling van vooral Dordtse Kil IV en de mogelijke kansen ten aanzien van verbetering van de milieukwaliteit optimaal benut. Een MMA moet echter wel realistisch zijn. Het heeft dus geen zin om uitgangspunten te veranderen, die reeds vastgelegd en vastgesteld zijn. De basis voor het MMA is dan ook het voorkeursalternatief. Het MMA wordt opgebouwd uit maatregelen die bestaan uit:

- Mitigerende maatregelen die voortkomen uit de analyses van de diverse milieuthema's;
- Optimaliserende maatregelen die een groter doelbereik (nog beter voldoen aan de gestelde doelstellingen) hebben;
- Optimaliserende maatregelen op het gebied van bijvoorbeeld duurzaamheid, oversteekbaarheid, etc. die niet direct in het bestemmingsplan geregeld kunnen worden, maar bijvoorbeeld in de aanbestedingsfase.

In onderstaand schema zijn deze onderwerpen aangegeven. Per onderwerp is cursief aangegeven welke onderdelen worden toegevoegd aan het voorkeursalternatief c.q. welke onderwerpen eveneens via de bestemmingsplannen worden geregeld. Zoals eerder aangegeven heeft dit vooral betrekking op het bedrijventerrein Dordtse Kil IV. Om een volledig beeld te geven wordt dit onderstaand toch benoemd.

| Milieuaspecten | Maatregel |
|--------------------|---|
| Verkeer | Verbetering oversteekbaarheid kruispunt Aquamarijndreef/Toermalijning door realisatie van verkeerslichten. In verband met de geleidelijke verkeersgroei tot 2030 is het niet noodzakelijk deze maatregel per direct te realiseren. Zie paragraaf 8.2 (tussentijdse effecten) voor nadere toelichting. <i>Geen onderdeel dat regeling in het bestemmingsplan behoeft.</i> |
| | Doortrekken buslijn naar DK IV. <i>Geen onderdeel dat regeling in het bestemmingsplan behoeft.</i> |
| | Mobiliteitsmanagement actief oppakken in parkmanagement DK IV. <i>Geen onderdeel dat regeling in het bestemmingsplan behoeft.</i> |
| Geluid | Afweging gemeente toepassen van stil asfalt ter hoogte van de 3 woningen langs de Rijksstraatweg (nr. 126, 138 en 142) met een overschrijding van de voorkeurswaarde vanwege de Rijksstraatweg (nr 126, 138 en 142). <i>Afweging wordt gemaakt in kader van hogere waarden procedure.</i> |
| Externe veiligheid | Het bestemmingsplan wordt dusdanig vormgegeven dat kwetsbare objecten binnen de PR 10-6 contour van windturbines niet zijn toegestaan. In het MMA is daarbij het uitgangspunt dat de PR 10-6 contour rond windturbines op bestemmingsplankaart wordt opgenomen ((worst case: 198m). <i>Dit is in het bestemmingsplan verwerkt.</i> |
| | In het bestemmingsplan komen heldere regels voor de mogelijkheden voor vestiging van Bevi-inrichtingen binnen de PR 10-6 contour (198m) en de maximale werpstand bij overtoeren (worst case: 588m) van windturbines. <i>Dit is in het bestemmingsplan verwerkt</i> |
| Geur | Er wordt aangesloten bij nog op te stellen provinciaal en/of gemeentelijk beleid waarin regels over de aanvaarbaarheid van geurhinder ter plaatse van geurgevoelige objecten op bedrijventerreinen zijn opgenomen. Deze regels zijn streng genoeg om nieuwe (ernstige) geurhinder te voorkomen en soepel genoeg om ontwikkelingen op bedrijventerreinen niet vast te laten lopen. <i>Geen onderdeel dat regeling in het bestemmingsplan behoeft.</i> |
| Bodem en water | Extra aandacht voor een klimaatrobuuste inrichting van het plangebied, voor zover dit niet ten koste gaat van de uitgeefbare oppervlakte aan bedrijfskavels. <i>Geen onderdeel dat regeling in het bestemmingsplan behoeft.</i> |
| | Concrete eisen/maatregelen t.a.v. 'klimaatrobuust' bouwen voor de aanleg van het bedrijventerrein <i>Geen onderdeel dat regeling in het bestemmingsplan behoeft.</i> |
| Natuur | Zone aan noordzijde (buffer tussen bedrijven en Wieldrechtse Zeedijk) en waterberging/drassige zones in zuiden van DK IV (rond de 'eilandkavels') meer natuurwaarde geven. <i>Kan binnen de gegeven bestemming worden uitgevoerd.</i> |
| | Zo veel mogelijk natuurvriendelijke oevers aanleggen langs watergangen <i>Kan binnen de gegeven bestemming worden uitgevoerd.</i> |
| | Waar watergangen door wegen gekruist worden, de oevers onder de weg door laten lopen zodat er een doorlopend leefgebied langs het water ontstaan zonder barrières. <i>Kan binnen de gegeven bestemming worden uitgevoerd.</i> |
| | Wegbermen met schrale grond afwerken en extensief beheren <i>Geen onderdeel dat regeling in het bestemmingsplan behoeft.</i> |
| | Het gebruik van inheems/regionaal plantmateriaal uit alternatief 1 bij voorkeur met veel bes- en zaden-dragende boom- en struiksoorten <i>Geen onderdeel dat regeling in het bestemmingsplan behoeft</i> |
| | Buitenruimte van bedrijven/parkerplaatsen etc. groen inrichten met bomen en struiken <i>Geen onderdeel dat regeling in het bestemmingsplan behoeft.</i> |
| | Groenstructuren en water zoveel mogelijk op elkaar aan laten sluiten en op groenstructuren in de omgeving, zodat soorten hiertussen kunnen migreren zonder barrières <i>Dit is zoveel als mogelijk in het bestemmingsplan opgenomen. Het is een onderdeel van het stedenbouwkundig plan.</i> |
| | Mogelijk maken tijdelijke natuur/bloemenvelden en stadslandbouw op niet uitgegeven grond <i>Geen onderdeel dat regeling in het bestemmingsplan behoeft. Eventueel tijdelijk gebruik kan via de daarop gerichte regels uit het Bor worden toegestaan</i> |

| | |
|--|---|
| | <p>De te realiseren fietsbrug naast het bestaande viaduct (Beerpolder) over de A16 zo inrichten dat de situatie voor overstekend wild (reeën) minstens even goed en mogelijk beter wordt dan in de huidige situatie.</p> <p><i>Geen onderdeel dat regeling in het bestemmingsplan behoeft.</i></p> |
| Landschap, cultuurhistorie en archeologie | <p>Hoogtezonering op de westelijke kavels van DK IV aanpassen.</p> <p><i>Voor de gronden aan de buitenzijde is een lagere bouwhoogte opgenomen.</i></p> |
| | <p>Landschappelijke inpassing langs de Dordtsche Kil door bijv. het aanplanten van een bomenrij achter de dijk zodat omgeving aankijkt tegen een groen 'scherm'.</p> <p><i>Er geldt een beperking vanwege de waterkerende functie. Bomenrijen verder in het gebied gaat ten koste van de hoeveelheid uitgeefbare grond.</i></p> |
| | <p>Architectonische oplossing: geen blinde gevels langs de Dordtsche Kil, maar een vormgeving en uitstraling die de relatie met de omgeving aangaat i.p.v. afstoot. Dit kan in combinatie met hiervoor beschreven groene inpassing.</p> <p><i>Geen onderdeel dat regeling in het bestemmingsplan behoeft.</i></p> |
| | <p>De zone ten zuiden van de woningen aan de Wioldrechtse Zeedijk wordt ingericht op basis van het voorkeursontwerp dat komt uit het proces met de bewoners. Daardoor beleven de bewoners waarschijnlijk een minder/geen negatieve invloed van de plannen voor DK IV. De zone wordt niet verder doorgetrokken tot de Aquamarijnweg.</p> <p><i>Kan binnen de gegeven bestemming worden uitgevoerd.</i></p> |
| | <p>In Alternatief 2 wordt ook aan de zuidkant van DK IV meer bewust ingezet op de inrichting van een 'bufferzone' tussen enkele woningen (Rijksstraatweg) en het bedrijventerrein. Na consultatie van bewoners wordt een keuze gemaakt voor een gewenste inrichting van de 'bufferzone'. Ook hier gelden randvoorwaarden, waaronder ruimte voor waterberging en uitgeefbaar oppervlak bedrijfskavels.</p> <p><i>Kan binnen de gegeven bestemming worden uitgevoerd.</i></p> |
| (Overige) windenergie-gereleerde effecten | <p>Maatregelen treffen aan bedrijfsgebouwen (met name kantoren) om hinder van slagschaduw tegen te gaan of rekening houden met slagschaduw bij positionering van gebouwen</p> <p><i>Geen onderdeel dat regeling behoeft in het bestemmingsplan.</i></p> |
| Duurzaamheid | <p>Algemene voorzieningen centraliserend/combineren, bijv. door stimulering van collectief gebruik van bedrijfsfuncties en gebruikmaking van (hoogwaardig) collectief personenvervoer.</p> <p><i>Geen onderdeel dat regeling behoeft in het bestemmingsplan.</i></p> |
| | <p>Het mogelijk maken en verder concretiseren van de All Electric variant zoals beschreven in de Energievisie</p> <p><i>Geen onderdeel dat regeling behoeft in het bestemmingsplan.</i></p> |
| | <p>Actief inzetten op tijdelijk benutten van ruimte voor opwekking van duurzame energie. Dit kan direct, bijvoorbeeld met zonnepanelen, maar ook indirect, bijvoorbeeld door verbouwing van 'energiegewassen', zo als olifantsgras.</p> <p><i>Geen onderdeel dat regeling behoeft in het bestemmingsplan.</i></p> |

4.13.3.4 Conclusie

Het MER geeft voldoende inzicht in de verschillende milieuaspecten en de algehele conclusie is dat er geen sprake is van onderdelen die de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staan.

Duidelijk is dat door de aanleg van het bedrijventerrein Dordtse Kil IV en combivariant Rijksweg A16 - N3, de huidige situatie wijzigt.

Er zullen diverse maatregelen moeten worden uitgevoerd, zoals aanleg 2-laags ZOAB en het plaatsen van geluidschermen. Voorts vindt regeling in het bestemmingsplan plaats van onderwerpen als milieuzonering, toelaatbaarheid van Bevi-bedrijven, veiligheidszone van windmolens etc.

De in het MMA benoemde onderdelen die regeling het bestemmingsplan behoeven worden verwerkt in het bestemmingsplan Dordtse Kil IV. Onderdelen waar regeling in het bestemmingsplan niet hoeft, kunnen wel aan de orde komen bij gronduitgifte, parkmanagement e.d. Via die wegen zal daar -waar mogelijk- aandacht voor zijn.

HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Planmethodiek

De verschillende bestemmingen zijn direct van de verbeelding af leesbaar. Door middel van ruime bestemmingen en mogelijkheden van afwijking (door middel van een omgevingsvergunning) en wijziging is de nodige flexibiliteit opgenomen.

Voor de opzet van de regels is aansluiting gezocht bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012).

5.2 Inleidende regels

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

5.3 Bestemmingen

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

Agrarisch

De gronden aan weerszijden van de op- en afritten naar de N3 worden agrarisch gebruikt. De gronden tussen A16 en het spoor hebben in het geldende bestemmingsplan Dordtse Kil reeds een agrarische bestemming.

Anders is dit met de gronden tussen achterzijde bebouwing Keerweer en de A16. Deze gronden hebben in het geldende bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer'. Nu deze gronden niet nodig zijn voor de verkeersoplossing A16/N3 ligt het voor de hand deze gronden te bestemmen overeenkomstig het huidige agrarisch gebruik.

De inhoud van de bestemming 'Agrarisch' spreekt voor zich.

De eigenaar van de agrarische gronden in de hoek bij de oostelijke afrit van de A16 heeft verzocht op deze gronden een zonnepark te mogen realiseren. Gelet op ligging in de 'veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen' zijn de gebruiksmogelijkheden van deze gronden vanuit een oogpunt van externe veiligheid beperkt. Een gebruik als zonnepark is daarentegen passend en vanuit duurzaamheid een goede invulling. Omdat er nog geen concrete plannen zijn gepresenteerd en beoordeeld, is voorals nog uitgegaan van de huidige bestemming en de mogelijkheid om die te wijzigen in een bestemming die een zonnepark mogelijk maakt.

Bedrijf en Bedrijf -Nutsvoorziening

De bestemming 'Bedrijf' is gebruikt voor het verkooppunt voor motorbrandstoffen nabij Willemsdorp. De verkoop van lpg is hier toegestaan. De wijze van regelen komt overeen met die in het geldende bestemmingsplan Willemsdorp.

De bestemming 'Bedrijf - Nutsvoorziening' is overeenkomstig het geldende bestemmingsplan Dordtse Kil gelegd op een bestaande nutsvoorziening nabij de N3 en het spoor.

Groen

Op sommige plekken wordt bestaand groen behouden, dan wel nieuw groen aangelegd. Waar de maatvoering helder is, is dit opgenomen met de bestemming 'Groen'.

Er zijn ook andere plekken waar groen wordt aangelegd, maar waar dat groen onderdeel uitmaakt van de bestemming 'Verkeer'. Het nu intekenen en daarmee het bestemmen van dat

groen zou bij een iets andere bochtstraal van een op- of afrit, tot strijdigheden kunnen leiden. Om die reden is van die detaillering afgezien.

Horeca

Deze bestemming is overgenomen uit het geldende bestemmingsplan Dordtse Kil en betreft de gronden van Mc Donalds. Een bestaande mast met de naamsaanduiding 'M' is in de verbeelding aangeduid (hoogte maximaal 40 m). Als gevolg van de aanpassingen van het perceel van Mc. Donalds is het niet uitgesloten dat die mast wordt verplaatst. Hiertoe is een afwijkmogelijkheid opgenomen, ook tot een hoogte van maximaal 45 m, gehoord Rijkswaterstaat. Dit laatste is vanwege het kunnen beoordelen van de effecten op de verkeersveiligheid, nodig geoordeeld. De overige inhoud spreekt voor zich.

Tuin

Deze bestemming is overgenomen uit het geldende bestemmingsplan Dordtse Kil en heeft betrekking op gronden bij de woonbebouwing aan de Wieldrechtse Zeedijk tussen A16 en het spoor. De inhoud spreekt voor zich.

Verkeer

Dit is de belangrijkste bestemming in dit plan. De bestemming omvat alle gronden die nodig zijn voor de toekomstige verkeersinfrastructuur. Nieuwe elementen daarbinnen zijn het aan te leggen kwart klaverblad bij het knooppunt A16/N3, de parallelstructuur aan de westzijde in zuidelijke richting met toerit en aansluiting DKIV, alsmede een nieuwe aansluiting op de A16 (oostzijde) nabij Willemsdorp.

De bouwregels maken bouwwerken mogelijk, die noodzakelijk zijn voor het adequaat functioneren van de wegen. Overigens kunnen veel bouwwerken ten dienste van de verkeersfunctie vergunningsvrij worden opgericht.

Binnen deze bestemming zal ter plaatse van de op- en afritten ook groen en water worden gemaakt. Het nu gedetailleerd opnemen van water en groen zou bij een iets andere bochtstraal van een op- of afrit, tot strijdigheden kunnen leiden. Om die reden is van die detaillering afgezien.

Verkeer - Railverkeer

De aanpassing van de A16 en N3 heeft geen gevolgen voor de spoorbaan Dordrecht-Lage Zaluwe.

Desondanks is de spoorbaan meegenomen in dit bestemmingsplan.

De spoorbaan vormt in het huidige bestemmingsplan de grens tussen de bestemmingsplannen Dordtse Kil en Nieuwe Dordtse Biesbosch. Door de spoorbaan buiten het voorliggende bestemmingsplan te laten zou hier het oude plan blijven gelden. Dit past niet in het streven om onnodige versnippering te voorkomen.

Water

De bestemming Water is opgenomen voor de in het gebied aanwezige of geprojecteerde waterpartijen, die nodig zijn voor het in voldoende mate opvangen van oppervlaktewater en deels ook functioneren als fysieke scheiding tussen het domein van de verkeerswegen en de aangrenzende gebieden, waaronder het te realiseren bedrijventerrein DK IV.

Wonen

Ook deze bestemming is overgenomen uit het geldende bestemmingsplan Dordtse Kil en heeft betrekking op gronden bij de woonbebouwing aan de Wieldrechtse Zeedijk tussen A16 en het spoor. De inhoud spreekt voor zich.

Leiding - Hoogspanningsverbinding

De bestemmingsregeling voor de hoogspanningsverbindingen is een zogenaamde 'dubbelbestemming'. Het betreft de 380 kV-verbinding die de A16 ter hoogte van Dordtse Kil III doorsnijdt.

Iets noordelijker bevindt zich een 50 kV-verbinding, die in het gebied Dordtse Kil III boven de grond komt en in noordoostelijke richting naar N3 loopt. Als gevolg van de verbreding van de A16 moet een hoogspanningsmast aan de westzijde van de A16 worden verplaatst. Hierdoor wijzigt ook het tracé van de hoogspanningsleiding gering. Hiermee is rekening gehouden. Ter plaatse van deze hoogspanningsverbindingen gelden voor de gronden 2 bestemmingen, te weten die voor de hoogspanningsverbindingen én die voor het overige gebruik van die gronden, zoals agrarisch, water, groen en verkeer.

Leiding - Leidingstrook

In het plangebied bevinden zich enkele belangrijke ondergrondse leidingen, te weten:

- een stikstofleiding met diameter van 6 inch en 64 bar;
- een gasleiding met een diameter van 48 inch.

Deze dubbelbestemming heeft tot doel de leidingen te beschermen tegen bouw- of aanlegactiviteiten die op grond van de andere bestemmingen zijn toegestaan. Doen deze activiteiten zich voor, dan kan pas medewerking worden verleend nadat de leidingbeheerder advies heeft kunnen uitbrengen.

5.4 Algemene regels

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

- Antidubbeltelregel;

Het artikel "Antidubbeltelregel" bevat bepalingen om te voorkomen dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft. Het opnemen van dit artikel is verplicht voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

- Algemene bouwregels;

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels geregeld die voor alle bestemmingen kunnen gelden, bijvoorbeeld over ondergronds bouwen en ondergeschikte bouwdelen.

- Algemene gebruiksregels;

Deze gebruiksregels geven aan wat in het plan in ieder geval onder verboden gebruik wordt verstaan. Doel van deze regeling is de bescherming van de woon- en leefsituatie en/of de aanblik van al dan niet openbare gebieden.

- Algemene aanduidingsregels

In deze regels zijn bepalingen opgenomen die op meerdere bestemmingen betrekking hebben en om die reden, door middel van een zogenaamde gebiedsaanwijzing in de verbeelding zijn aangegeven.

In dit plan gaat het ondermeer om de veiligheidszone voor vervoer van gevaarlijke stoffen langs de A16 en de veiligheidszone -LPG bij het tankstation langs de A16.

- Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is in aanvulling op de mogelijkheden van afwijken in de bestemmingen zelf nog een aantal algemene mogelijkheden om af te wijken opgenomen. Het betreft een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.

5.5 Overgangs- en slotregels

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

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

HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid

6.1 Kostenverhaal

Het bestemmingsplan voorziet in het mogelijk maken van de noodzakelijk gebleken aanpassingen aan de A16 en N3. Dit resulteert in een ander en groter ruimtebeslag voor deze wegen. Het bestemmingsplan maakt, behalve deze infrastructurele werken, geen andere ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk.

In de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.12) staat dat de gemeente verplicht is om een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waar een aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 6.2.1) is bepaald wat onder een aangewezen bouwplan moet worden verstaan. Het gaat hierbij onder meer om:

- a. de bouw van een of meer woningen;
- b. de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- c. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt.

Omdat het bestemmingsplan zich niet richt op het mogelijk maken van de genoemde ontwikkelingen is kostenverhaal wettelijk niet verplicht.

In het kader van de samenwerking met Rijkswaterstaat zijn de afgelopen jaren afspraken gemaakt over de kosten die met de verbetering van de A16/N3 gemoeid zijn. In de inmiddels gesloten samenwerkings- en realiseringsovereenkomsten zijn de genoemde afspraken contractueel vastgelegd.

HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan was onderwerp van inspraak. In de periode van 8 januari - 19 februari 2016 kon worden ingesproken. Belanghebbenden hebben reeds op 16 december 2015 informatie over het voorontwerpbestemmingsplan ontvangen en vanaf dat moment kon het plan al op de website worden geraadpleegd. Op 14 januari 2016 is een bijeenkomst georganiseerd en kon kennis worden genomen van de plannen en nadere toelichting worden gevraagd. Van de mogelijkheid om in te spreken is door verschillende personen/instanties gebruik gemaakt. Als gevolg daarvan is het bestemmingsplan op onderdelen aangepast. In de bijlagen is het verslag van de inspraak opgenomen.

7.2 Overleg

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

1. Provincie Zuid-Holland (digitaal formulier)
2. Rijkswaterstaat
3. Waterschap Hollandse Delta
4. KPN Telecom Netwerkdiensten
5. Ministerie van Economische Zaken
6. Federatie Ondernemersverenigingen Drechtsteden
7. Tennet TSO
8. Nederlandse Gasunie
9. Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid
10. Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed en Defensie
11. ProRail Regio Randstad-Zuid
12. Gemeente Binnenmaas
13. Gemeente Moerdijk

Met de provincie heeft op de voorgeschreven wijze digitaal overleg plaatsgevonden, met als conclusie dat geen bezwaren bestaan tegen dit plan.

Rijkswaterstaat en gemeente Moerdijk hebben bericht dat het plan geen aanleiding geeft om opmerkingen te maken.

Van Waterschap Hollandse Delta, Nederlandse Gasunie, Tennet TSO zijn opmerkingen ontvangen.

Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

Als gevolg van de ontvangen reacties is het bestemmingsplan op onderdelen aangepast.

In de bijlagen is het verslag van het overleg opgenomen.