

# **Toelichting Bestemmingsplan Achterhakkers**



Gemeente: Dordrecht  
Fase: ontwerp  
Datum: november 2023

# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

De kademuur tussen de Achterhakkers en de Kalkhaven/Spuihaven moet worden vervangen in verband met de verslechterde kwaliteit. Voor deze renovatie is het plan om een nieuwe kade voor de oude kade in het water te plaatsen. In het huidige bestemmingsplan is het niet mogelijk om te bouwen in het water. Om de uitbreiding van de kade mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan nodig.

In de huidige situatie is sprake van een ca. 4 meter brede kade langs de Kalkhaven en een iets smallere lage kade aan de Spuihaven. De Achterhakkers loopt langs de Spuihaven in hoogte op naar het dijkniveau van de Sluisweg/Prinsenstraat. Tussen de Achterhakkers en de lage kade is een gemetselde keermuur aanwezig. In de nieuwe situatie wordt de kade 4 meter de haven in verplaatst langs de Kalkhaven - dus op 4 meter afstand van de huidige kademuur - en de kade aan de Spuihaven wordt 3 meter de haven in verplaatst.

Door versmallingen van de havens is een grote kwaliteitsslag mogelijk in de inrichting van de openbare ruimte welke eraan zal bijdragen dat beide kades onderdeel worden van de wandelroutes in de binnenstad. Daarnaast blijft met deze versmallingen van de havens de impact op het beschermd stadsgezicht redelijk beperkt. Hiermee kan de nieuwe kade bijdragen aan de herinrichting van de Spuiboulevard in Schil-West. Als uitwerking van de Gebiedsvisie Spuiboulevard e.o. (2018) is gewerkt aan een schetsontwerp voor de openbare ruimte van de Achterhakkers.

Dit bestemmingsplan voorziet in het mogelijk maken van het aanleggen van deze nieuwe kade op de Achterhakkers.

## 1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt in de binnenstad in de schil en wordt begrensd door:

- In het noorden: water van de Kalkhaven
- In het oosten: Achterhakkers
- In het zuiden: Achterhakkers
- In het westen: water van de Kalkhaven

In de afbeelding hierna is het plangebied weergegeven.



## 1.3 Vigerende bestemmingsplannen

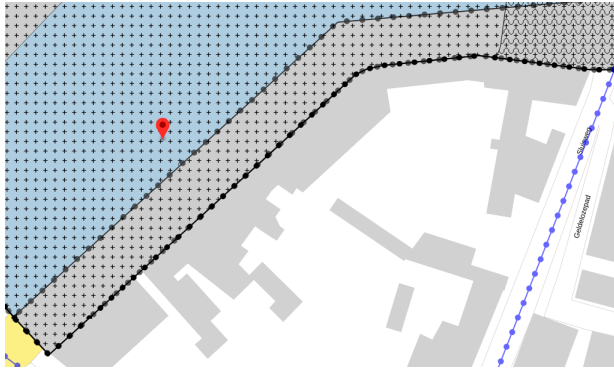
Voor het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Historische Binnenstad, vastgesteld op 22 februari 2011
- Bestemmingsplan Schil, vastgesteld op 27 maart 2012

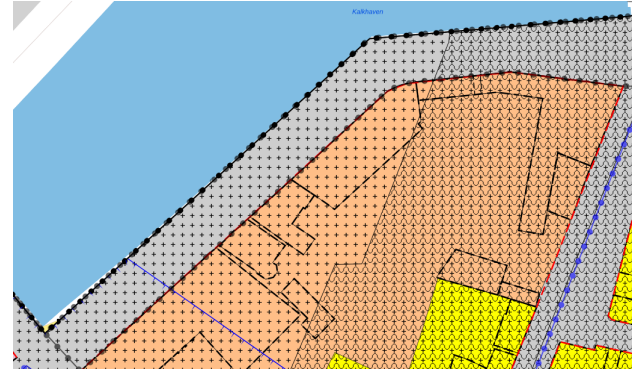
Een deel van het plangebied valt binnen de bestemming Water van bestemmingsplan Historische Binnenstad. Het andere deel valt binnen de bestemming Verkeer van bestemmingsplan Schil. Binnen Water zijn naast watergangen ook verkeer te water en ligplaatsen bestemd.

Ook bevat het plangebied in de huidige situatie de volgende dubbelbestemmingen en aanduidingen: Waarde-Archeologie, Waarde-Beschermd Stadsgezicht, Waterstaat - Waterkering en Veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen.

Binnen de bestemming Water is het niet toegestaan om een kade te bouwen en/of verkeer te laten rijden. Om die reden wordt in dit bestemmingsplan de bestemming Water vervangen door Verkeer naar de breedte van de nieuwe kade van de Achterhakkers.



*Uitsnede Bestemmingsplan Historische Binnenstad*



*Uitsnede Bestemmingsplan Schil*

## Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

### 2.1 Bestaande situatie

Het gedeelte Achterhakkers waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft bestaat uit een tweebaansweg waar 50 km/uur gereden mag worden. Aan beide zijden bevinden zich trottoirs. Aan de kade kunnen schepen aanmeren. De kade grenst aan het water van de Kalkhaven. De omgeving kenmerkt zich met woningbouw. De Achterhakkers vormt een belangrijke toegang voor autoverkeer en fietsverkeer naar de binnenstad van Dordrecht via de Lange Geldersekafe.

De lage kade langs de Kalkhaven en de Spuihaven is op dit moment geen aantrekkelijke wandelroute. Dit heeft te maken met de slechte bestrating en de verschillende obstakels op de kade, zoals bolders, walstroomkasten, fietsen, voetplanken naar de schepen en de bomen. Behalve de bomen is er geen groen op de kade. Het trottoir tussen de autoweg van de Achterhakkers en de keermuur is te smal om dienst te doen als wandelroute. De fietsstroken langs de rijwegen zijn met name in de bocht kwetsbaar door het ruimtegebrek.



*Achterhakkers, gezicht vanuit het zuiden*

### 2.2 Toekomstige situatie

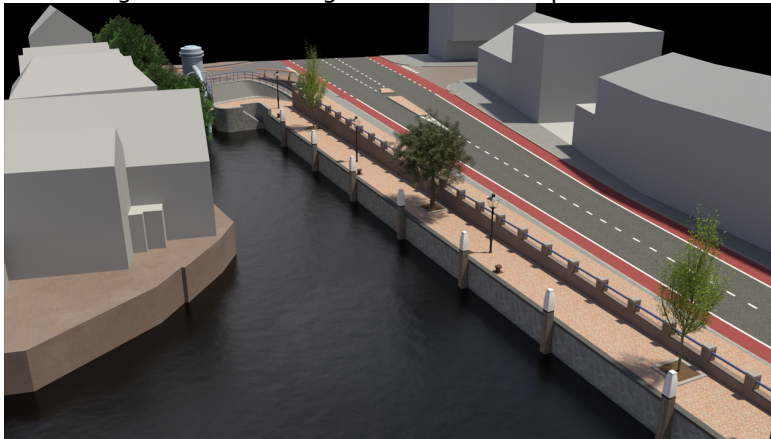
De Achterhakkers blijft voor autoverkeer toegankelijk. De kade wordt verbreed ter hoogte van de Kalkhaven en de Spuihaven zodat de weg voorbereid is op de toekomstige (auto)verkeersstromen.

In het schetsontwerp in de Gebiedsvisie Spuiboulevard wordt rekening gehouden met een nieuwe kademuur bij de Kalkhaven en Spuihaven. Het beoogde profiel ter plaatse van de Achterhakkers gaat uit van een dubbele bomenrij: een bomenrij op de kade en een bomenrij tussen het fietspad en de rijweg. Alleen ter hoogte van de Spuihaven is geen ruimte voor de groenstrook met bomen tussen het fietspad en de rijweg. Het (2-richtingen) fietspad en de rijweg liggen vlak langs elkaar en dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties.

Daarom is gekozen voor een enkele bomenrij langs de Spuihaven. Zoveel als mogelijk worden de huidige bomen behouden.

Op basis van dit schetsontwerp is intern uiteengezet welke aanpassingen van de kademuur en keermuur mogelijk zijn om de bestaande situatie te verbeteren en de beoogde nieuwe situatie in het schetsontwerp te kunnen realiseren. Daarbij is een aantrekkelijke kade welke dienst doet als wandelroute van en naar de binnenstad uitgangspunt.

Dit heeft geleid tot het volgende 3D beeld impressie:



*Impressie ontwerp verbreding kade Achterhakkers, ter hoogte van de Spuihaven*

## Hoofdstuk 3 Beleidskader

### 3.1 Rijksbeleid

#### 3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale ruimtelijke belangen zijn geborgd in het Barro. Doel is om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Bestemmingsplannen moeten voldoen aan deze algemene regels. In hoofdstuk 2 van het Barro is per onderwerp aangegeven welke beperkingen per welk gebied gelden ter bescherming van de nationale belangen.

Eén van deze beperkingen geldt voor rijksvaarwegen voor de scheepvaart. De Oude Maas is een rijksvaarweg/scheepvaartweg waarbij een vrijwaringszone geldt. Deze vrijwaringszones zijn zones langs vaarwegen die vrij moeten blijven van bebouwing. Om dit toch mogelijk te maken is een onderzoek nodig naar de belemmeringen voor de scheepvaart t.a.v. bebouwing.

#### Toetsing

Het plangebied betreft de Kalkhaven die uitmondt op de Oude Maas. De vrijwaringszone geldt enkel voor de rivieren en aangrenzende kades. Het is niet van toepassing op kades langs een haven die op de rijksvaarweg uitmondt.

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

#### 3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen in bestemmingsplannen de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen moet worden. Voor

nieuwe stedelijke ontwikkelingen moet de behoefte worden aangetoond en beschreven. Uitgangspunt van de Ladder is een zorgvuldig ruimtegebruik.

#### Toetsing

De ladder voor duurzame verstedelijking is niet van toepassing op dit bestemmingsplan. Vereiste is dat sprake moet zijn van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een stedelijke ontwikkeling betreft de ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Volgens jurisprudentie wordt infrastructuur niet beschouwd als nieuwe stedelijke ontwikkeling (o.a. uitspraak ECLI:NL:RVS:2015:448).

## **3.2 Provinciaal beleid**

De provincie Zuid-Holland heeft het Omgevingsbeleid vastgesteld in voorbereiding op de Omgevingswet. Onderdeel hiervan zijn de omgevingsvisie, omgevingsprogramma en omgevingsverordening. Met het omgevingsbeleid streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. In de Omgevingsvisie zijn verschillende ruimtelijke beleidskeuzes van de provincie vastgelegd. De omgevingsverordening bindt naast de provincie ook andere overheden wanneer er instructieregels zijn geformuleerd. Zie hierna.

### **Omgevingsverordening**

De provincie Zuid-Holland heeft de Omgevingsverordening Zuid-Holland vastgesteld (april 2023) waarin instructies voor het bestemmingsplan zijn opgenomen in Afdeling 6.2.

#### Toetsing

De volgende artikelen zijn van toepassing op dit planvoornemen en moeten worden getoetst:

- artikel 6.9 ruimtelijke kwaliteit: om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen wordt rekening gehouden met de beschermingscategorie, gebiedstype en de relevante richtpunten voor ruimtelijke kwaliteit. In dit planvoornemen wordt rekening gehouden met het beschermd stadsgezicht en de verkeersstromen. Er wordt ruimte gecreëerd voor de voetganger en met de inrichting wordt aangesloten op de kenmerken van de karakteristieke omgeving. Dit plangebied valt niet binnen de contouren van een beschermingscategorie-gebied.
- artikel 6.27a risico's van klimaatverandering: rekening houden met de gevolgen van de risico's van klimaatverandering zoals wateroverlast, overstroming, hitte en droogte, alsmede bodemdaling. In dit plan wordt hier aan voldaan door groenstroken in te passen in de nieuwe ontwerpen. In de huidige situatie zijn geen groenstroken aanwezig. Ook is het uitgangspunt dat de bestaande bomen worden behouden.

Artikel 6.10 (stedelijke ontwikkelingen) is niet van toepassing omdat de verbreding van de kade volgens jurisprudentie niet beschouwd wordt als een stedelijke ontwikkeling. Ook worden geen stedelijke functies als wonen, kantoren, bedrijven of detailhandel mogelijk gemaakt.

Ook artikel 6.27c (nestgeluid afgemeerde schepen) is niet van toepassing, ondanks dat hier te maken is met havens. Deze regel is namelijk ook alleen van toepassing op een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Daar valt het vervangen van een kade en veranderen van een weg niet onder.

## **3.3 Gemeentelijk beleid**

### **3.3.1 Omgevingsvisie 1.0 Dordrecht**

Op 28 april 2021 is de omgevingsvisie Dordrecht 1.0 vastgesteld. Deze omgevingsvisie streeft naar integraal omgevingsbeleid en beschrijft de keuzes van de gemeente over hoe zij wil functioneren in het fysieke domein en welke ambities zij daar heeft. De visie heeft een zelfbindend karakter en biedt de basis voor de inzet van andere gemeentelijke instrumenten op grond van de Omgevingswet.

Met de omgevingsvisie wil de gemeente de groeiopgaven, zoals vastgesteld in het coalitieakkoord verwezenlijken. De gemeente Dordrecht heeft de ambitie om met 10.000 woningen en 4.000 arbeidsplaatsen te groeien. In de omgevingsvisie staan zeven doelen centraal die gelden als randvoorwaarden en zo bijdragen aan de groeiopgaven ( aantrekkelijke stad, bereikbare stad,

gezonde stad, uitstekend vestigingsklimaat, in 2035 klimaatbestending, in 2050 energieneutraal en biodiversiteit ).

Ten aanzien van het doel Bereikbare stad is het volgende vastgelegd; Een goede bereikbaarheid van het centrum voor bewoners en bezoekers van onze stad is essentieel. Dit is onder andere uitgewerkt in het Verkeerstructuurplan Spuiboulevard en Schil West. De ruimte voor de auto in de historische binnenstad is beperkt. Dat betekent dat grote delen van het centrum autoluw zijn maar voor bewoners nog wel toegankelijk per auto. Ze zijn met name goed en snel bereikbaar per fiets, te voet en (klein) openbaar vervoer. Hulpdiensten dienen te allen tijde het centrum te kunnen bereiken. We zetten in op het beperken van het gemotoriseerd vervoer door in te grijpen in het autonetwerk. Daarnaast is het belangrijk om de bestaande infrastructuur (fietspaden, voetpaden, parkeergarages, spoorinfrastructuur, busbanen en wegen voor gemotoriseerd verkeer) maximaal te benutten en deze waar nodig aan te passen.

Voorliggend bestemmingsplan is in lijn met de omgevingsvisie en sluit aan op de opgave.

## **Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten**

### **4.1 Archeologie en cultuurhistorie**

#### **4.1.1 Regelgeving en beleid**

De bescherming van monumenten en archeologische waarden in de bodem is vastgelegd in de Monumentenwet 1988 en de Wet op de archeologische monumentenzorg uit 2007. De gemeente is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden.

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

Op provinciaal niveau is de Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland vastgesteld met een overzicht van alle te beschermen cultuurhistorische kenmerken en waarden in Zuid-Holland. Op gemeentelijk niveau gelden de Erfgoednota Dordrecht en Erfgoedverordening Dordrecht. In de erfgoedverordening zijn aan de archeologische verwachtingen verschillende voorwaarden en vrijstellingen verbonden. Deze voorwaarden en vrijstellingen moeten in nieuwe bestemmingsplannen worden opgenomen. Bij alle ingrepen in de bodem van Dordrecht dient zorg te worden besteed aan mogelijk aanwezige archeologische waarden. Voor aanvang van grondwerkzaamheden dient dan ook onderzocht te worden of en waar zich archeologische sporen in het gebied aanwezig zijn.

#### Omgevingsvisie 1.0 Dordrecht

De omgevingsvisie gaat uit van behoud en waar mogelijk versterking van cultuurhistorische waarden.

#### **4.1.2 Onderzoek**

Voor dit plan is een archeologisch bureauonderzoek gedaan met het kadeherstel als onderzoekskader. Hierin zijn de bekende archeologische waarden met overzichtskaarten opgenomen. De conclusie uit dit onderzoek is dat er archeologische begeleiding van de civieltechnische werkzaamheden voor het kadeherstel verplicht wordt gesteld. Er zijn geen specifieke conclusies ten aanzien van de archeologische waarden.

#### **4.1.3 Conclusie**

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor het onderzochte plandeel. In de regels en op de verbeelding is een bestemming 'Waarde - Archeologie' opgenomen met een verbod voor grondwerkzaamheden dieper dan 100 meter. Deze bestemming is overgenomen uit het voorgaande bestemmingsplan Schil.

## **4.2 Bodemkwaliteit**

### **4.2.1 Regelgeving en beleid**

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in verband met de uitvoerbaarheid van een project of plan 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. Het juridisch kader vormt de Wet bodembescherming. In de Bodemkwaliteitskaart Dordrecht is weergegeven wat de algemene bodemkwaliteit van de grond van een bepaalde zone in Dordrecht is. Bij nieuwe ontwikkelingen moet een bodemonderzoek uitwijzen of de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik, of er sprake is van grond met bodemverontreinigingen en of dat saneringsmaatregelen noodzakelijk zijn.

### **4.2.2 Onderzoek**

Voor het plangebied is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Zie bijlage 1. Uit dit onderzoek volgt dat er zich lichte verontreinigingen in de boven- en ondergrond bevinden op de Achterhakkers. Daarnaast zijn de baggerspecie langs de kade, het grondwater en waterbodem (licht tot sterk) verontreinigd. Het advies is de verontreinigde grond en waterbodem te saneren. Hieraan vooraf dient een plan van aanpak naar het bevoegd gezag gestuurd te worden. Dit is vereist voor de start van de werkzaamheden.

### **4.2.3 Conclusie**

Uit de uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is. Wel dient vooraf aan de werkzaamheden een plan van aanpak opgesteld te worden hoe de sanering zal worden uitgevoerd.

## **4.3 Externe veiligheid**

### **4.3.1 Regelgeving en beleid**

Op basis van diverse wettelijke voorschriften zoals de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, het Besluit externe veiligheid transportroutes en het Besluit externe veiligheid buisleidingen dienen bij het opstellen van dit bestemmingsplan minimaal de normen voor plaatsgebonden risico in acht te worden genomen voor zover het bestemmingsplan kwetsbare of zeer kwetsbare bestemmingen toelaat. Daarnaast gelden aandachtsgebieden waarbinnen een afweging moet worden gemaakt of nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen maatschappelijk aanvaardbaar worden geacht.

### **4.3.2 Onderzoek**

De bouw van een kade heeft geen invloed op de externe veiligheidssituatie aan de Achterhakkers en kan zondermeer plaatsvinden. Rond de spoorlijnen van het traject Dordrecht - Rotterdam bevindt zich een veiligheidszone van 200 meter vanaf de zijkant van het spoor. Deze veiligheidszone moet aangeduid worden op de planverbeelding. De  $10^{-6}$  contour van het plaatsgebonden risico bevindt zich ten zuiden van de locatie op 32 meter uit het hart van het spoor.

### **4.3.3 Conclusie**

Vanuit het oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van dit bestemmingsplan. De aanduiding 'Veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen' uit het moederplan Schil wordt overgenomen in dit bestemmingsplan om de veiligheid te waarborgen.

## **4.4 Flora en fauna en stikstof**

### **4.4.1 Regelgeving en beleid**

#### Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming beschermt de bestaande natuurwaarden. Deze wet is per 1 januari 2017 in werking getreden en kent naast de algemene zorgplicht regels omtrent gebiedsbescherming, soortbescherming en houtopstanden. In het kader van het

zorgvuldigheidsbeginsel en het voorzorgsbeginsel (Awb) dient bij het opstellen en herzien van bestemmingsplannen en bij (ruimtelijke) activiteiten een toetsing aan de Wnb plaats te vinden. In de gemeentelijke APV van Dordrecht is een verbod opgenomen voor de kap van bomen die op de lijst waardevolle bomen zijn aangeduid.

#### Omgevingsvisie 1.0 Dordrecht

In de omgevingsvisie van Dordrecht is het volgende doel vastgelegd: bescherming en bevordering van de biodiversiteit. Daarvoor is ook het stoppen van de achteruitgang van biodiversiteit nodig. Dordrecht beschermt de biodiversiteit door in te zetten op behoud van bestaande natuurgebieden (Natura 2000-gebieden, Natuurnetwerk Nederland) en beschermde soorten. Hiertoe volgen wij het wettelijk spoor van de Wet natuurbescherming. Bij alle nieuwe ruimtelijke plannen, zoals herinrichting van openbare ruimte, is het verplicht om zorgvuldig om te gaan met beschermde gebieden.

#### Stikstof

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet op basis van de Wet natuurbescherming ook aandacht besteed worden aan de stikstofdepositie ten aanzien van Natura 2000-gebieden. Veel van die gebieden zijn gevoelig voor stikstofdepositie. Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot significante negatieve effecten op het beschermde natuurgebied. Indien er sprake is van significante effecten is een Wet natuurbescherming vergunning noodzakelijk.

#### **4.4.2 Onderzoek**

Voor dit plangebied is een quickscan flora en fauna uitgevoerd en deze is opgenomen in bijlage 2. Hieruit volgt dat er geen beschermde diersoorten (vleermuizen of vogels met vaste verblijfplaatsen) in het plangebied aangetroffen zijn. In het algemeen geldt dat werkzaamheden buiten het broedseizoen uitgevoerd dienen te worden, tenzij hiervoor toestemming is gegeven. In het plangebied zijn wel beschermde flora aangetroffen waarvoor een zorgplicht geldt waarbij de flora onaangetaast dient te blijven. Wanneer dit niet mogelijk is mogen deze flora alleen verplaatst worden onder specifieke voorwaarden. Zie hiervoor het onderzoek in de bijlage.

Ten aanzien van stikstof is een berekening gemaakt met advies, zie daarvoor bijlage 3. Er kan met zekerheid worden geconcludeerd dat er geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden door de aanleg van de nieuwe kade langs de Achterhakkers. Dit betekent dat significant negatieve effecten op de instandhouding van die gebieden kunnen worden uitgesloten en dat de Wet natuurbescherming niet leidt tot belemmeringen voor de ontwikkelingen in dit project.

#### **4.4.3 Conclusie**

De aspecten flora en fauna en stikstof vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

## **4.5 Geluid**

#### **4.5.1 Regelgeving en beleid**

In de Wet geluidhinder (Whg) zijn alle wegen gezoneerd, met uitzondering van 30 km/uur gebieden en woonerven. In de Wgh wordt de geluidsbelasting als daggemiddelde (Lden) weergegeven. Voor wegverkeerslawaai is de voorkeursgrenswaarde 48 dB. De maximale ontheffingswaarde is 63 dB. Het plangebied valt niet binnen een gezoneerd industrieterrein of ligt nabij een spoorwegverbinding. Een toets aan industrielawaai en spoorweglawaai is niet nodig.

In de omgevingsvisie 1.0 Dordrecht en het Actieplan Geluid heeft het college een plandrempel van 65 dB vastgelegd voor geluidbelasting als gevolg van wegverkeerslawaai. Het aspect geluid is gekoppeld aan het beoogde woonmilieu. Daarbij is een tweedeling gemaakt tussen rustig groen en suburbaan wonen en stedelijk wonen en centrumgebied. In rustig groen en suburbaan wonen is de voorkeursgrenswaarde uitgangspunt. Binnen stedelijk wonen en centrumgebied is een hogere geluidbelasting op de gevel toelaatbaar. Voor lokaal weg- en railverkeer in beginsel tot 5 dB onder de maximale ontheffingswaarde.

#### **4.5.2 Onderzoek**



Voor de bestemmingsplanwijziging hoeft geen geluidonderzoek uitgevoerd te worden. Voor de zo nodig aan te vragen bouwvergunning is een geluidonderzoek (voor de aanlegfase) echter wel nodig.

#### **4.5.3 Conclusie**

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

## **4.6 Luchtkwaliteit**

### **4.6.1 Regelgeving en beleid**

In de Wet milieubeheer (Wm), Besluit niet in betekende mate (Besluit NIBM) en bijbehorende regeling (Regeling NIBM) zijn de luchtkwaliteitseisen opgenomen. In artikel 15.6, eerste lid, onder c van de Wm is bepaald dat het mogelijk is om projecten te realiseren die "niet in betekende mate" bijdragen aan de concentratie van een stof waarvoor de richtlijnen luchtkwaliteit een grenswaarde bevatten. In de Regeling NIBM is een lijst van gevallen (kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Een bijdrage wordt als "niet in betekende mate" beschouwd als de bijdrage niet groter is dan 3% grenswaarde voor de stoffen PM10 of NO2. Een project wordt dus aangemerkt als NIBM als de bijdrage van dat project niet groter is dan 1,2 µg/m PM10 én niet groter dan 1,2 µg/m NO2. Als dit aannemelijk kan worden gemaakt, is een nadere toetsing of onderbouwing wat betreft de luchtkwaliteit niet nodig.

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

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

### **4.6.2 Onderzoek**

Voor dit plangebied is de luchtkwaliteit onderzocht en deze is opgenomen in bijlage 4 bij dit bestemmingsplan. Hieruit volgt de conclusie dat er geen sprake is van een overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde concentratie van de stoffen stikstofdioxide en fijnstof. Er zijn vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit geen belemmeringen te verwachten.

### **4.6.3 Conclusie**

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

## **4.7 Verkeer en vervoer**

### **4.7.1 Regelgeving en beleid**

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

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

Beleidsregels parkeerbeleid

Binnen de gemeente is parkeerbeleid in ontwikkeling waarin parkeernormen en eisen gesteld worden aan nieuwbouw. Op dit moment worden bestemmingsplannen getoetst aan de "Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten".

#### **4.7.2 Onderzoek**

Ten aanzien van dit planvoornemen is sprake van een vervanging en verbreding van de kade van de Achterhakkers. Er is wel sprake van een aanpassing van de weg, deze wordt verlegd, maar er wordt niet een extra weg gemaakt of een weg verwijderd. Dit planvoornemen is noodzakelijk in het kader van het kadeherstelprogramma, want de kade moet vervangen worden. Het aspect verkeer en vervoer is niet relevant omdat dit planvoornemen geen veranderingen in de verkeersstromen tot gevolg heeft (zoals een toe- of afname). Verkeer en vervoer is daarom niet van toepassing.

#### **4.7.3 Conclusie**

Het aspect verkeer en vervoer vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

### **4.8 Water en groen**

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

##### Waterbeleid

Op Europees niveau is de Kaderrichtlijn Water vastgesteld die ervoor zorgt dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater op orde is. Op nationaal niveau is dit verder uitgewerkt in de Waterwet (2009) en het Nationaal Bestuursakkoord Water, waarvan de laatstgenoemde ondermeer zorgt dat een watertoets wordt uitgevoerd bij ruimtelijke plannen om de (toekomstige) gevolgen voor het watersysteem te achterhalen. Dit is vervolgens in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) overgenomen. De Waterwet regelt het beheer van oppervlakte- en grondwater. Deze legt ook vast dat ruimtelijke plannen moeten worden afgestemd met het waterbeheerprogramma van waterschappen. In dit geval het waterbeheerprogramma van waterschap Hollandse Delta waar ondermeer het belang van ruimtelijke adaptatie wordt benadrukt als cruciaal thema bij ruimtelijke ontwikkelingen.

##### Groenbeleid

In de Structuurvisie Groene Ruimte, het Boomstructuurplan, Nota Parken, de Nota Kleurrijk Groen zijn uitgangspunten voor de groenvoorzieningen opgenomen. De bomenstructuur op het Eiland van Dordrecht valt grotendeels samen met de belangrijke structurelementen, zoals het patroon van dijken, wegen, water en bebouwing. Bomen vullen deze structurelementen in ruimtelijk, maar ook functioneel opzicht aan.

Groenblauwe verbindingen zorgen ervoor dat de stad gereed is voor het veranderend klimaat en daarnaast gezond en aantrekkelijk blijft.

#### **4.8.2 Onderzoek**

De voorgenomen verbreding van de Achterhakkers brengt wijzigingen aan in de waterhuishouding. Er wordt namelijk een deel van het water vervangen door weg. Deze wijziging zorgt dus voor het versmallen van een watergang. In de voorbereiding is overleg gevoerd met Rijkswaterstaat en is onderzoek gedaan naar de te treffen compensatieregeling. In Stadswerven zal extra bergingscapaciteit (van 2580,49 m<sup>3</sup>) worden gecreëerd ter compensatie voor de renovatie van de kade. Hiermee heeft Rijkswaterstaat per brief ingestemd.

Het waterschap Hollandse Delta en Rijkswaterstaat zullen formeel om advies worden gevraagd in het kader van het vooroverleg.

Ten aanzien van groen is in het ontwerp als uitwerking als de Gebiedsvisie Spuiboulevard rekening gehouden met het inpassen van de bestaande bomen. Het uitgangspunt bij de kadeherstel is het behouden van de bomen op de huidige kade. In de huidige situatie is nu ook, op de bomenrij na, sprake van enkel verharding en geen groen. In het nieuwe ontwerp zullen groenstroken worden ingepast om een kwaliteitsslag te maken en bij te dragen aan vergroening en ruimtelijke adaptatie.

#### **4.8.3 Conclusie**

De aspecten groen en blauw vormen geen belemmering voor de doorgang van dit bestemmingsplan.

## **4.9 Vormvrije m.e.r.-beoordeling**

### **4.9.1 Regelgeving en beleid**

Op grond van artikel 2, lid 5 van het Besluit m.e.r. moet voor activiteiten, die zijn genoemd in bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.), maar onder de daar genoemde drempelwaarden blijven, uitvoering worden gegeven aan de artikelen 7.16, 7.17 eerste t/m vierde lid, 7.18, 7.19, eerste en tweede lid, en 7.20a van de Wet milieubeheer. Het betreft uitvoer geven aan borging van het milieubelang in ruimtelijke planvorming en borgt een integrale beoordeling van alle relevante milieuaspecten voor een plan. Op basis van bijlage D kan worden bepaald welke m.e.r.(beoordelings)plicht van toepassing is op het planvoornemen. In een aantal gevallen (als de activiteiten onder de drempelwaarde blijven) kan worden afgezien van een m.e.r. beoordeling en volstaat een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

### **4.9.2 Onderzoek**

Op basis van het Besluit m.e.r. valt dit planvoornemen in de categorie D1.2 'verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg'. Een m.e.r. is verplicht in gevallen dat sprake is van een tracélengte van 5 kilometer of meer. In dit plan is sprake van een tracé dat kleiner is dan 5 kilometer. Hier is sprake van een vormvrije m.e.r. beoordeling.

#### Beoordeling

Op basis van de voorgaande paragrafen waarin verschillende milieuaspecten zijn afgewogen ten aanzien van dit plan kan geconcludeert worden dat er geen belangrijke negatieve of nadelige gevolgen zijn voor het milieu. De huidige milieuonderzoeken geven voldoende inzicht in de milieugevolgen voor een gewogen afweging. Belangrijke milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Gezien de omvang van dit plan kan een ondertekend vormvrij m.e.r.-besluit achterwege worden gelaten.

## **Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving**

### **5.1 Planmethodiek**

Voor de opzet van het bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012). De bestemmingen zijn van de verbeelding afleesbaar. In de regels zijn de bestemmingen vastgelegd.

### **5.2 Planregels**

#### **Bestemmingen**

In de bestemming is in de bestemmingsomschrijving aangegeven voor welke doeleinden de aangewezen gronden zijn bestemd. Daarna wordt in algemene zin aandacht besteed aan de bouwregels, de afwijkingen, en specifieke gebruiksregels. In dit geval is één bestemming, namelijk Verkeer. Via deze bestemming is het gebruik rijwegen, voetgangerspaden, pleinen, groenvoorzieningen en bij de bestemming Verkeer behorende voorzieningen vastgelegd.

#### **Overgangsrecht en naam**

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

## **Hoofdstuk 6 Economische en Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

## **6.1 Economische uitvoerbaarheid**

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening artikel 6.12 dient de gemeenteraad een exploitatieplan vast te stellen voor de gronden waar een aangewezen bouwplan is voorgenomen. Een exploitatieplan is niet nodig als de kosten van het bestemmingsplan anderszins zijn verzekerd. Dit kan met een overeenkomst of gronduitgifte.

In dit geval is er een aparte begroting voor het vervangen van de kademuur aan de Achterhakkers, die tevens in de kadernota is vastgelegd onder de noemer programma kadeherstel. Middels deze begroting zijn de kosten voor dit plan verzekerd. Het opstellen van een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro is om deze reden niet nodig en achterwege gelaten.

## **6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

Op 21 september 2023 is een bewonersavond georganiseerd voor direct omwonenden over het kadeherstelproject voor de Achterhakkers. Tijdens deze avond zijn de omwonenden geïnformeerd over de gebiedsontwikkeling van de Schil, het herinrichtingsproject Spuiboulevard en vervolgens over de kadeherstel van de Achterhakkers en de noodzaak hiervan. Omwonenden hadden tijdens deze avond de gelegenheid te reageren op het project. Tijdens de avond zijn alle vragen mondeling beantwoordt en uitgelegd. Er zijn na deze avond geen formele reacties of vragen van omwonenden meer binnengekomen. De reacties tijdens de avond gaven geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

Het ontwerpbestemmingsplan wordt conform Afdeling 3:4 Awb ter inzage gelegd en gepubliceerd op [ruimtelijkeplannen.nl](https://ruimtelijkeplannen.nl) zodat eenieder de mogelijkheid heeft een zienswijze in te dienen bij de gemeenteraad.

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

- Provincie Zuid-Holland;
- Rijkswaterstaat;
- Waterschap de Hollandse Delta;
- Veiligheidsregio;
- Omgevingsdienst Haaglanden.