

m.e.r. beoordeling herontwikkeling Schil West

25 november 2021

Aanleiding

Gemeente Dordrecht heeft het voornemen om de bestaande gebouwen op het adres Spuiboulevard 220 te slopen. Door de '10e herziening bestemmingsplan Schil, locatie Spuiboulevard 220 – Huis van Stad en Regio' wordt op deze locatie een gemengde bestemming vastgelegd. Op deze locatie wordt het nieuwe Stads- en Regiokantoor gehuisvest. Deze planontwikkeling is een onderdeel van een grotere herontwikkeling van het gebied Schil West.

Reikwijdte m.e.r. beoordeling

Het bovengenoemde bestemmingsplan is de aanleiding voor deze beoordeling; in de m.e.r. beoordeling beschouwen we de effecten van het totaal aan plannen van de voorgenomen herontwikkeling. Voor de andere plannen worden afzonderlijke bestemmingsplannen dan wel een omgevingsplan dan wel een afwijkingsprocedure opgesteld. Hierbij zal deze m.e.r. beoordeling steeds als basis worden gebruikt.

Besluit milieueffectrapportage

Vanwege het vaststellen van het bestemmingsplan is het Besluit milieueffectrapportage (hierna: m.e.r.) van belang. De voorgenomen herontwikkeling op het adres Spuiboulevard in samenhang met de totale herontwikkeling van het gebied Schil West moet worden aangemerkt als een 'stedelijk ontwikkelingsproject', zoals genoemd onder categorie D11.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Dit betekent dat de m.e.r.-beoordelingsprocedure van toepassing is (artikel 7.16 en verder Wet milieubeheer).

Tabel 1

Categorie D11.2, bijlage 2, Besluit m.e.r.

Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op (1) een oppervlakte van 100 hectare of meer; (2) een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of (3) een bedrijfsvloer-oppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

De opgenomen drempelwaarden in kolom 2 zijn als gevolg van een uitspraak van de Raad van State niet meer van toepassing.

Beoordeling van de m.e.r.-plicht

Als uitgangspunt voor de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten geldt dat alleen een milieueffectrapportage (MER) moet worden uitgevoerd, wanneer het bevoegd gezag van oordeel is dat dit noodzakelijk is vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben. Het bevoegd gezag neemt zijn beslissing op grond van de informatie als bedoeld in artikel 7.16, tweede en vierde lid, van de Wet milieubeheer. Bij zijn beslissing dient het bevoegd gezag ingevolge artikel 7.17, derde lid, van de Wet milieubeheer rekening te houden met de in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling aangegeven criteria:

- a. De kenmerken van de activiteit;
- b. De plaats van de activiteit;
- c. De kenmerken van het potentiële effect.

Ad a. Kenmerken van de activiteit

De Drechtsteden als regio staan voor een forse woningbouwopgave: Dordrecht blijft onverminderd aantrekkelijk als woonomgeving. De behoefte aan meer (binnenstedelijke) woningbouwlocaties is groot.

In de omgevingsvisie 1.0 (28 april 2021) is de Schil aangewezen als gebied waar in hoge dichtheid 1.000 woningen en 500 arbeidsplaatsen (deels) een plek moeten krijgen. In dit gebied zet de gemeente fors in op het terugdringen van het autoverkeer en het prioriteren van fiets en openbaar vervoer. Afsluiting van de Spuiboulevard voor autoverkeer is één van de maatregelen. Daarbij is op voorhand de analyse gemaakt dat nieuwe woningen nabij geluidbronnen zal leiden tot een toename van geluidbelaste/gehinderde inwoners in de stad en is onderzoek naar de geluidbelasting en eventuele bron- en overdrachtsmaatregelen noodzakelijk.

Voor de herontwikkeling van het binnenstedelijke gebied Schil West heeft de gemeenteraad in 2018 een gebiedsvisie vastgesteld. Hierin geeft de gemeente richting aan deze gebiedsontwikkeling. Het vormt een kader voor private initiatieven binnen bestaande bebouwing en een kader voor integrale herontwikkeling van de voormalige stadskantoor locatie en de bouw van een nieuw stadskantoor aan de Spuiboulevard 220.

Voor de herontwikkeling wordt indicatief het programma, zoals in onderstaande tabel is weergegeven beoogd. De nummers van de deelgebieden corresponderen met de nummers op het kaartje in de volgende paragraaf. Deels moeten voor dit programma nog bestemmingsplannen opgesteld worden.

Tabel 2¹

Deelgebied	Extra woningen	Nieuwe kantoren/voorzieningen m ² bvo	Verdwijnde kantoren/voorzieningen m ² bvo
1	13		
2	42		-3.500
3	160	900	
4	125	1.500	-13.400
5	220		-800
6	35	1.000	-2.000
7	0		
8	58		
9	0	20.000	
10	220		-800
11	90	310	-5.500
Totaal	994 woningen	23.710 m² bvo	-26.000 m² bvo

In totaal zijn er bijna 1.000 nieuwe woningen voorzien. Er komen nieuwe kantoren en voorzieningen en er zullen kantoren en voorzieningen verdwijnen. Die krijgen een andere functie of worden afgebroken. Een van de twee parkeergarages in het gebied moet ruimte maken voor nieuwbouw. De andere parkeergarage wordt vergroot.

De Spuiboulevard, die de scheiding vormt tussen het historisch centrum en de 19^e eeuwse schil, moet een ruimte worden met verblijfskwaliteit en een brug slaan tussen deze beide gebieden.

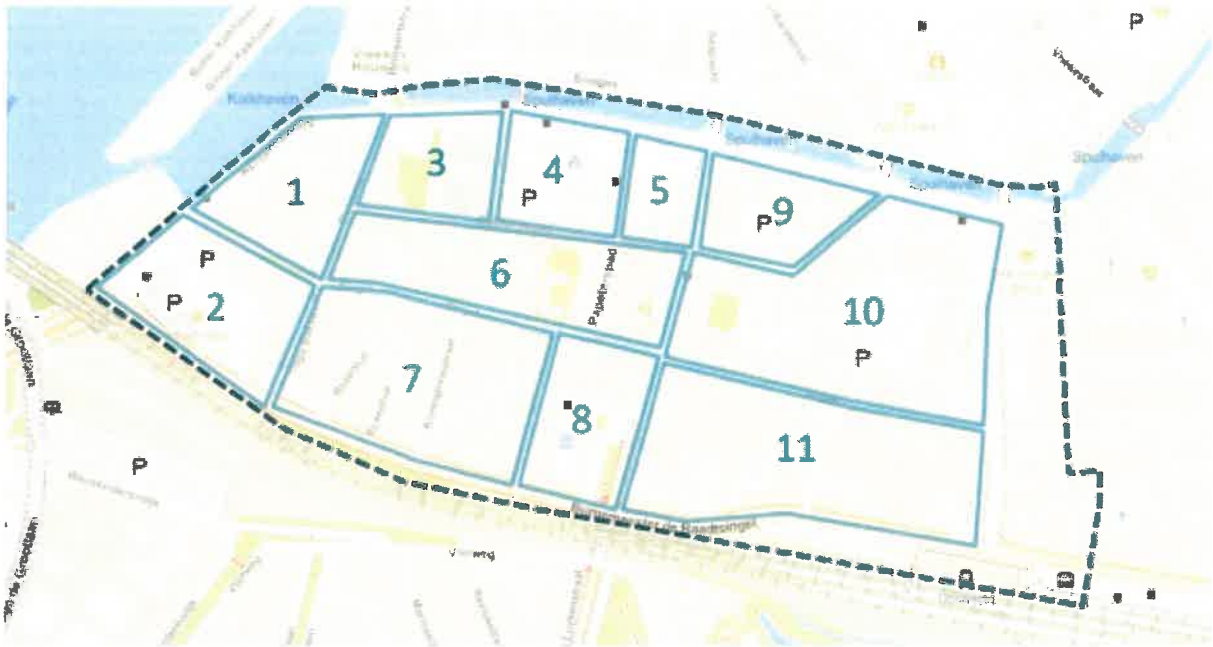
Ad b. De plaats van de activiteit

Schil West is het gebied tussen het historisch centrum en het centraal station van Dordrecht.

Het gebied wordt begrensd door de volgende wegen: Achterhakkers, de Spuiboulevard, de Johan de Wittstraat, de Burgemeester de Raadsingel, de Havenstraat en de Korte Parallelweg.

Onderstaand kaartje geeft het gebied met de verschillende deelgebieden weer. De nummers corresponderen met de deelgebieden zoals genoemd in tabel 2. De '10e herziening bestemmingsplan Schil, locatie Spuiboulevard 220 – Huis van Stad en Regio' betreft deelgebied 9.

¹ Programma zoals opgenomen in het Strategisch Mobiliteitsrapport van 16 juli 2020



Kaartje van het herontwikkelingsgebied Schil West met de verschillende deelgebieden

Ad c. De kenmerken van het potentiële effect

In april 2021 is een Omgevingsvisie 1.0 voor Dordrecht vastgesteld. De groei van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen zijn hierin als hoofdogaven vastgelegd. Voor deze opgaven moet ruimte worden gecreëerd voor de realisatie van nieuwe bedrijven, kantoren, woningen en voorzieningen. Een deel daarvan is in de Omgevingsvisie voorzien in het gebied Schil West; de visie is daarmee het kaderstellende plan voor de ontwikkeling in Schil West.

Voor de keuzes in de Omgevingsvisie is een beoordeling van de impact op de fysieke leefomgeving opgesteld. Die beoordeling sluit aan op het abstractieniveau van de visie. Hieronder wordt specifiek ingegaan op de milieueffecten op de omgeving van de ontwikkelingen in het gebied Schil West. Het accent ligt daarbij op die aspecten die in bovengenoemde beoordeling van de impact als meest belangrijk voor dit gebied naar voren zijn gekomen.

In deze m.e.r. beoordeling gaan we in op de effecten op het gebied van geluid, luchtkwaliteit, bedrijven en milieuzonering, externe veiligheid, bodem en stikstofdepositie.

Geluid

In de uitgevoerde impactanalyse voor de Omgevingsvisie is geconcludeerd dat de geluidbelasting in Dordrecht al relatief hoog is. Een toename van de geluidbelasting door extra verkeer of extra inwoners in de omgeving van bestaande geluidbronnen, gaat ten koste van de leefbaarheid in de stad en heeft daarmee een negatief effect op de gezondheid. Per locatie moet bij uitwerking nader worden bekeken of de geluidbelasting (nog) acceptabel is bij groei en of negatieve effecten kunnen worden voorkomen door geluidmaatregelen.

railverkeerslawaaï

De herontwikkeling in Schil West heeft geen effecten op het railverkeerslawaaï voor de bestaande omgeving. Het is wel een aandachtspunt voor de nieuw te bouwen woningen voor zover die in de invloedssfeer van het spoor liggen.

wegverkeerslawaaï, impact bestaande omgeving

Voor de beoogde ontwikkelingen is een verkeersstudie uitgevoerd (Antea 2021). Op basis van deze studie zijn de gevolgen voor wegverkeerslawaaï in beeld gebracht.

De onderzochte autonome ontwikkeling in Schil West geeft een algemeen beeld dat er veel autoverkeer is in Schil West en dat een groot aantal woningen langs doorgaande verkeersroutes een hoge geluidsbelasting hebben.

De nieuwbouwplannen in het kader van de herontwikkeling zijn voornamelijk geprojecteerd langs de Spuiboulevard, een doorgaande weg met veel autoverkeer. Uitvoering van de plannen leidt tot meer verkeer maar niet dermate dat dit een relevante toename van deze geluidbelasting geeft. De geluidbelasting langs de doorgaande routes blijft hoog. Dat is een belangrijk aandachtspunt voor de nieuw te bouwen woningen voor zover die in de invloedssfeer van deze wegen liggen.

In het kader van de bredere planontwikkeling in het gebied Schil-West is een verkeersstructuurplan vastgesteld in 2020. Hierin zijn mogelijke infrastructurele maatregelen beschreven om het doorgaande verkeer te weren uit het gebied Schil West en die te verplaatsen naar meer geschikte wegen aan de randen van het gebied. Deze maatregelen zijn onder andere een knip op de Spuiboulevard voor doorgaand autoverkeer waardoor de Spuiboulevard een ruimte wordt met verblijfskwaliteit, buslijnen via de Spuiboulevard, een knip op de Spuiweg, welke verder wordt ingericht als fietsstraat en van Papeterspad/Aert de Gelderstraat een 30 km/zone maken.

Deze infrastructurele maatregelen uit het verkeersstructuurplan leiden voor een groot aantal bestaande woningen tot een vermindering van de geluidbelasting, of tot geen of een beperkte toename van de geluidsbelasting. Op een aantal plaatsen leiden de infrastructurele maatregelen tot een relevante toename van de geluidbelasting. Dat betreft locaties binnen de Schil, zoals onder meer de Sluisweg en delen van de Singel. Daarnaast betreft dit op grond van een eerste onderzoek ook locaties in de Binnenstad en Weeskinderendijk.

Een aanvullende mogelijke maatregel op de infrastructurele maatregelen is een aangescherpt parkeerbeleid voor de nieuwe ontwikkelingen in Schil West ten opzichte van het reguliere beleid van de gemeente. Dit aangescherpte beleid zorgt voor 50% minder autoverplaatsingen voor nieuwe ontwikkelingen. Deze aanvullende variant levert voor de geluidbelasting voor de omgeving een vrijwel zelfde beeld op in de spreiding van de hoogte in geluidbelasting over de verschillende gebieden maar de geluidbelasting is overall iets lager dan zonder het aangescherpte parkeerbeleid.

Voor de ontsluiting van de parkeergarage bij het Huis van Stad en Regio zijn twee opties mogelijk: een ontsluiting via de Singel of een ontsluiting via de Spuiboulevard. Een ontsluiting via de Spuiboulevard en vervolgens langs de Johan de Wittstraat heeft een positief effect op de geluidbelasting van de woningen langs het deel van de Singel ten oosten van de Spuiweg en voor de omgeving van de Van Godewijkstraat. De consequentie van deze ontsluiting is dat het verkeer op de Johan de Wittstraat en de Burgemeester de Raadsingel toeneemt. Langs deze toch al drukke wegen zal de toename van de geluidbelasting vanwege deze ontsluiting van de parkeergarage gering zijn.

Het maximaal inzetten op een beperking van het autogebruik in en rond het plangebied kan de toename van de geluidbelasting verder beperken. De gunstige ligging ten opzichte van hoogwaardig

openbaar vervoer (centraal station en waterbushaltes) en een goed ontsloten fietsnetwerk, bieden hiervoor mogelijkheden zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid van de binnenstad.

Daarbij kan aanvullend worden opgemerkt dat binnenstedelijk verdichten voorkomt dat elders in de stad woningen gebouwd moeten worden waarvan aangenomen kan worden dat die voor de stad tot een grotere toename van het verkeer zullen leiden. Binnenstedelijk bouwen voorkomt daarmee extra hinder in de stad. Dit geldt niet alleen voor geluid, maar ook voor lucht, stikstof en verkeershinder.

Deelconclusie geluid:

De nieuwbouw in het herontwikkelingsgebied Schil West leidt niet tot belangrijke nadelige effecten voor de omgeving. Wel neemt op diverse wegen de al aanwezige geluidbelasting iets verder toe. Daarbij gaan we uit van de ontsluiting van de parkeergarage van Huis van Stad en Regio op de Spuiboulevard.

Aanbevelingen bij het vervolg:

1. Geef uitvoering aan de in het verkeersstructuurplan voorgenomen maatregelen en geef de voorkeur aan maatregelen met de grootste afname van het autoverkeer. Deze hebben op de meeste plekken binnen Schil West een positief effect op de geluidbelasting. Doe wel onderzoek naar die plekken binnen en buiten Schil West waar juist een relevante toename van geluid is te verwachten als gevolg van de maatregelen van het verkeersstructuurplan Spuiboulevard e.o.
2. Hou bij de ontwikkeling van woningen in het ontwerp goed rekening met de vaak hoge geluidbelasting.

Luchtkwaliteit

Er is onderzoek uitgevoerd naar de effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van de nieuwbouwplannen in Schil West. Door de plannen neemt de concentratie luchtverontreinigende stoffen op de maatgevende punten langs de beschouwde wegen in de meeste gevallen slechts licht toe ten opzichte van de referentiesituatie zonder deze plannen.

De nieuwbouwplannen in combinatie met de infrastructurele maatregelen uit het verkeersstructuurplan levert de hoogste toename, maar de toename is nog steeds beperkt. Deze toename wordt verminderd door reductie van het parkeerbeleid.

In alle berekende varianten blijven de concentraties luchtverontreinigende stoffen ruim onder de grenswaarden. De WHO advieswaarde voor NO₂ is gelijk aan de grenswaarde voor NO₂ en die waarde wordt nergens overschreden. Langs de Stationsweg/Johan de Wittstraat en de Burgemeester de Raadsingel is een aantal woningen relatief dicht op de weg gelegen. De WHO advieswaarde voor PM₁₀ wordt hier zeer licht overschreden bij alle varianten inclusief de referentiesituatie zonder nieuwbouwplannen. Voor de stof PM_{2,5} wordt de WHO advieswaarde van 10 µg/m³ voor alle toetspunten en in alle varianten, inclusief de referentiesituatie overschreden. Deze overschrijding wordt veroorzaakt door de hoge achtergrondconcentratie in een groot deel van Nederland. De trend is dat zowel de achtergrondconcentraties als de emissie van luchtverontreinigende stoffen door het verkeer zullen dalen.

Deelconclusie luchtkwaliteit:

Door de herontwikkelingsplannen zal de luchtkwaliteit licht verslechteren maar er is geen sprake van belangrijke nadelige effecten voor de omgeving.

Stikstofdepositie

Er is zowel onderzoek gedaan naar de stikstofdepositie van de aanlegfase als de gebruiksfase van de nieuwe ontwikkelingen in het gebied Schil-West. Vanwege de inwerkingtreding per 1 juli van het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering zijn er wettelijk gezien geen stikstofberekeningen meer nodig voor de aanlegfase (bouw en sloop) van projecten.

De depositie in de gebruiksfase wordt alleen bepaald door de verkeersproductie; alle nieuwbouw wordt gasloos uitgevoerd zodat een emissie van stikstof als gevolg van stookinstallaties niet aan de orde is. Voor de verkeersproductie van de plannen is uitgegaan van de verkeerstoename als gevolg van de nieuwbouwplannen ten opzichte van de referentiesituatie. Deze verkeerstoename veroorzaakt geen waarneembare toename van de stikstofdepositie binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Dit betekent dat door deze activiteiten significant negatieve effecten op de instandhouding van de Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Schil West ligt van de gebieden waar nieuwbouw wordt voorzien in Dordrecht op de grootste afstand van het bij Dordrecht gelegen voor stikstofgevoelige Natura-2000 gebied De Biesbosch.

Voor wat betreft de aanlegfase is de conclusie van het onderzoek dat wanneer de aanlegfasen van de nieuwe ontwikkelingen niet tegelijkertijd plaatsvinden, ook deze fase vanwege interne saldering (sloop van panden met een "oude" CV installatie) ook niet leidt tot een waarneembare toename van de stikstofdepositie binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.

Deelconclusie stikstofdepositie:

De herontwikkelingsplannen leiden niet tot belangrijke nadelige effecten voor de instandhoudingsdoelstellingen van stikstofgevoelige Natura-2000 gebieden.

Bedrijven en milieuzonering

In het gebied Schil West worden geen nieuwe bedrijfsmatige activiteiten bestemd die kunnen leiden tot ernstige milieuhinder voor de omgeving. In Schil West is een nieuwe kleinere parkeergarage gepland bij het nieuwe Huis van Stad en Regio en de bestaande parkeergarage achter het huidige stadskantoor wordt vergroot. Een parkeergarage wordt in de VNG handreiking bedrijven en milieuzonering beschouwd als een activiteit die inpasbaar is op korte afstand van woningen in een gebied met functiemenging en wanneer de ontsluiting plaatsvindt via de hoofdinfrastructuur. Schil West is te kenschetsen als een gebied met functiemenging. Wanneer de nieuwe parkeergarage ontsloten wordt via de Spuiboulevard is er voor beide garages sprake van aansluiting op de hoofdinfrastructuur. Een parkeergarage valt onder de werking van het Activiteitenbesluit en moet voldoen aan de daarin opgenomen voorschriften om de omgeving te beschermen tegen milieuhinder zoals geur of geluidoverlast. Bij de keuze voor de exacte locatie van met name de uitrit van de garages en het ontwerp van de garages wordt er rekening mee gehouden dat voldaan kan worden aan deze voorschriften.

Deelconclusie:

Er worden in Schil West geen nieuwe bedrijfsmatige activiteiten gepland die een ernstig nadelig effect hebben voor de omgeving.

Bodem

De voorgenomen herontwikkelingsplannen leiden niet tot een verslechtering van de bodemkwaliteit; bodemsaneringen die uitgevoerd moeten worden voordat sommige nieuwbouwplannen uitgevoerd kunnen worden, zullen leiden tot een verbetering van de bodemkwaliteit.

Deelconclusie bodem:

De herontwikkelingsplannen hebben geen belangrijk nadelig gevolg voor de kwaliteit van de bodem.

Externe veiligheid

Het gebied Schil West ligt in de invloedssfeer van een aantal risicobronnen. De belangrijkste bron is het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. Hiervoor is in 2018 een onderzoek naar het groepsrisico uitgevoerd. Recent is de berekening van het groepsrisico geactualiseerd op basis van uitwerking van de plannen waarbij voor de locaties Leen Bakker en Luzac de woningaantallen naar beneden zijn bijgesteld waarmee de bijdrage aan het groepsrisico is afgenomen.

Het groepsrisico als gevolg van bovengenoemd transport neemt toe door de nieuwbouwplannen in Schil West tot maximaal 3.0 maal de oriëntatiewaarde (OW). Deze waarde ligt beneden de maximaal toelaatbare waarde van 4 maal de OW voor het groepsrisico zoals deze is opgenomen in de in 2021 vastgestelde Omgevingsvisie voor Dordrecht. Deze waarde wordt bereikt doordat de woningbouwopgave zoveel mogelijk geconcentreerd is in een zone van 200 tot 400 meter vanaf de buitenkant van het meest rechtse doorgaande spoor. Dat is buiten de in het Besluit kwaliteit leefomgeving (BKL) opgenomen aandachtsgebieden voor brand en explosie.

Bij de locaties die binnen een zone van 200 meter vanaf de buitenkant van het meest rechtse doorgaande spoor zijn gelegen is of wordt geanticipeerd op de in de artikelen 4.90 tot en met 4.96 van het Besluit bouwwerken leefomgeving opgenomen bouwkundige maatregelen.

Uitgaande van de in de Omgevingsvisie vastgelegde ambitie om in de Schil 1.000 nieuwe woningen met arbeidsplaatsen te voegen is de voorgestelde spreiding van woningen zo ver mogelijk van de bron, aan te merken als een positief effect. Een alternatief plan voor Huis van Stad en Regio aan de Burgemeester de Raadsingel zou uit het oogpunt van veiligheid veel slechter scoren. Door het leegkomen van diverse panden aan de Spuiboulevard komen ook locaties beschikbaar voor woningen op grotere afstand van het spoor.

Deelconclusie externe veiligheid:

Het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor neemt toe. De toename blijft beneden de maximale waarde die in de omgevingsvisie aanvaardbaar is gevonden. De toename beschouwen we daarmee niet als een ernstig nadelig gevolg van de nieuwbouwplannen in Schil West. We zetten daarbij in op mitigerende maatregelen bij de meest relevante locaties.

Aanbeveling bij het vervolg:

Anticipeer bij de voorgenomen bouwplannen in de zone tot 200 meter vanaf het spoor op de, in het Besluit bouwwerken, ten aanzien van explosie aandachtsgebieden opgenomen bouwkundige maatregelen. Hou daarnaast in ontwerp en realisatie rekening met maatregelen die de bescherming, zelfredzaamheid en beheersbaarheid vergroten.

Conclusie m.e.r.-beoordeling herontwikkeling Schil-West

De voorziene bouwplannen in Schil West zorgen voor negatieve milieueffecten voor de omgeving. Dat geldt met name voor de aspecten geluid en externe veiligheid. Deze negatieve effecten zijn echter beperkt van omvang. We beschouwen ze om die reden niet als belangrijke nadelige effecten die het opstellen van een MER noodzakelijk maken.

Ten aanzien van de milieu-aspecten geluid en externe veiligheid geven we wel een aantal aanbevelingen bij de beoogde ontwikkelingen voor Schil West:

1. Geef uitvoering aan de in het verkeersstructuurplan voorgenomen maatregelen en geef de voorkeur aan maatregelen met de grootste afname van het autoverkeer. Deze hebben op de meeste plekken binnen Schil West een positief effect op de geluidbelasting. Doe wel onderzoek naar die plekken binnen en buiten Schil West waar juist een relevante toename van geluid is te verwachten als gevolg van de maatregelen van het verkeersstructuurplan Spuiboulevard e.o.
2. Hou bij de ontwikkeling van woningen in het ontwerp goed rekening met de vaak hoge geluidbelasting.
3. Anticipeer bij de voorgenomen bouwplannen in de zone tot 200 meter vanaf het spoor op de, in het Besluit bouwwerken, ten aanzien van explosie aandachtsgebieden opgenomen bouwkundige maatregelen. Hou daarnaast in ontwerp en realisatie rekening met maatregelen die de bescherming, zelfredzaamheid en beheersbaarheid vergroten.