

**Bestemmingsplannen
Dordtse Kil IV en A16-N3
Samenvatting plan- en projectMER**

Bestemmingsplannen Dordtse Kil IV en A16-N3 Samenvatting plan- en projectMER

dossier : BC5561-101-100
registratienummer : MD-AF20150583
versie : Ontwerp MER, definitief
classificatie : Openbaar

Gemeente Dordrecht

oktober 2015

INHOUD	BLAD
1 VOORAF	3
2 INLEIDING	4
3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT	6
4 REFERENTIESITUATIE EN ONDERZOCHE ALTERNATIEVEN	9
5 MILIEUEFFECTEN	12
5.1 Milieueffecten alternatief 1	12
5.2 Milieueffecten van alle alternatieven	21

1 VOORAF

Het MER geeft inzicht in de bandbreedte van te verwachten effecten van de maximale invulling van de mogelijkheden in de bestemmingsplannen Dordtsche Kil IV en A16-N3. Wat de bestemmingsplannen mogelijk maken is in de basis gelijk aan één van de twee onderzochte alternatieven in het MER of een combinatie van beide. De keuzes voor de exacte invulling van de bestemmingplannen worden gebaseerd op het MER en op (bestuurlijke) wensen en nadere inzichten van gemeente en Rijkswaterstaat. De effecten van de bestemmingsplannen mogen de effecten zoals geschetst in het MER niet overstijgen (in negatieve zin).

Alternatief 1 is met het treffen van de in het MER beschreven mitigerende maatregelen voor flora en fauna een uitvoerbaar alternatief. In alternatief 2 (MMA) worden diverse maatregelen/opties voorgesteld die de negatieve effecten indien gewenst (verder) kunnen verminderen of voor positieve effecten kunnen zorgen (zie hoofdstuk 5.2).

Het is aan de gemeente om te bepalen in hoeverre zij de voorgestelde maatregelen uit alternatief 2 willen opnemen in het bestemmingsplan en/of zij daarnaast bepaalde maatregelen eventueel buiten het bestemmingsplan om regelt.

2 INLEIDING

Gemeente Dordrecht is voornemens een nieuw bedrijventerrein te realiseren aan de zuidwestzijde van de stad: Dordtse Kil IV (DK IV). Dit bedrijventerrein vormt de laatste fase van de bedrijvenzone in de integrale gebiedsontwikkeling Westelijke Dordtse Oever (WDO). Sinds de jaren 60 is het gebied ten zuiden van de Zeehavens, tussen de Dordtse Kil en A16/Rijksstraatweg, gefaseerd ontwikkeld tot bedrijventerrein. Eerst zijn Dordtse Kil I en II aangelegd. Ook Dordtse Kil III, tussen de Kiltunnel en de Wioldrechtse Zeedijk, is inmiddels ontwikkeld/bouwrijp en grotendeels uitgegeven. Dordtse Kil IV ligt ten zuiden van de Wioldrechtse Zeedijk.

Een belangrijke randvoorwaarde voor het kunnen ontwikkelen van DK IV is een adequate ontsluiting van en naar de nabijgelegen bedrijventerreinen, de Zeehavens en de A16, inclusief een verbetering van het knooppunt A16-N3. Gemeente en RWS hebben samen naar een integrale oplossing gezocht wat heeft geresulteerd in een gecombineerde infrastructurele oplossing. In Afbeelding 1-1 is de ligging van beide projecten indicatief in de ruimere omgeving aangegeven.

Afbeelding 1-1 Indicatieve ligging DK IV en project A16-N3 in omgeving



Twee bestemmingsplannen, één MER

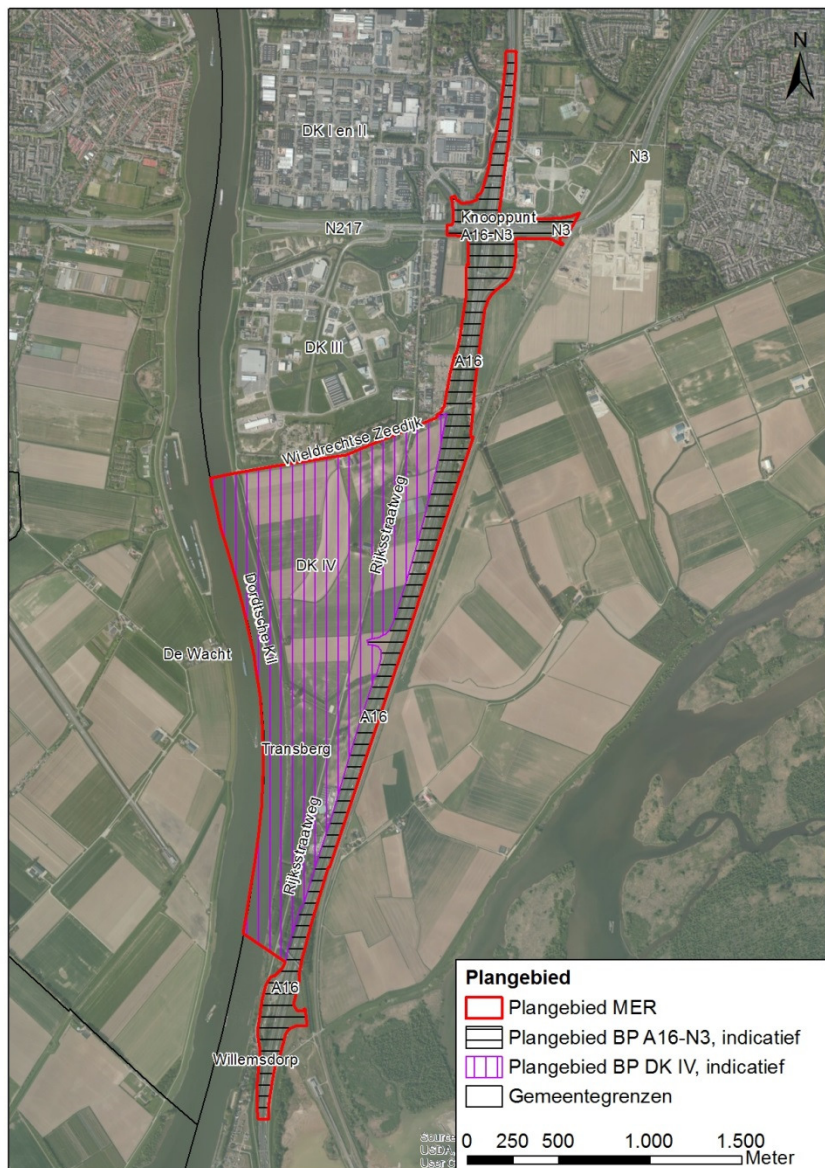
De plannen voor DK IV en de gecombineerde infrastructureuroplossing hangen nauw met elkaar samen. Vanwege praktische/procedurele gronden worden de ontwikkelingen mogelijk gemaakt met twee bestemmingsplannen: Eén voor het bedrijventerrein en één voor aanpassing van de A16-N3 (knoop, nieuwe aansluiting A16 en parallelstructuur A16). Zie Afbeelding 1-2 voor het plangebied van beide bestemmingsplannen.

In het bestemmingsplan voor DK IV wordt ook het gebied ten zuiden van het beoogde bedrijventerrein opgenomen. Hier zijn maatregelen voorzien ten behoeve van de ontsluiting van/naar de A16 en ligt de voormalige vuilstort Transberg.

De gemeente werkt het ontwerp voor DK IV uit. De exacte vorm van de ontsluiting van en naar de A16 (incl. knooppunt A16-N3) wordt parallel uitgewerkt in samenwerking met Rijkswaterstaat. De gemeente is bevoegd gezag voor beide bestemmingsplannen.

Voor deze twee bestemmingsplannen is één MER opgesteld. Eén MER vanwege de nauwe samenhang van de projecten en om de overkoepelende (cumulatieve) effecten van beide plannen samen in beeld te kunnen brengen.

Afbeelding 1-2 Plangebieden MER en bestemmingsplannen DK IV en A16-N3



3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT

De ontwikkelingsmogelijkheden die het stedenbouwkundig plan voor DK IV voorziet, vormen samen met de waarschijnlijke ontwikkeling van locatie Transberg (op deze voormalige vuilstort ten zuiden van bedrijventerrein komen mogelijk zonnepanelen) en de aan te leggen/passen ontsluiting (incl. aanpassing A16-N3) in de basis het voornemen. Het is een gezamenlijk voornemen van gemeente en RWS, waarbij RWS 'projecteigenaar' is van project A16-N3 en de gemeente van de rest. In Afbeelding 2-1 en 2-2 zijn respectievelijk het stedenbouwkundig plan (Rijnboutt, 2014) en de voorziene ontsluiting volgens de 'combivariant' van de A16-N3 weergegeven. Deze ontwikkelingen en de mogelijke variaties/benodigde optimalisaties hierop zijn onderzocht in het MER. In een MER moeten de maximaal mogelijke milieueffecten van het voornemen worden onderzocht (worst case). De onderdelen van het voornemen die relevante gevolgen kunnen hebben voor het milieu moeten onderdeel zijn van de MER-alternatieven.

In het navolgende wordt eerst de ontwikkeling van de MER-alternatieven beschreven. In hoofdstuk 4 komen achtereenvolgens aan bod:

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

Ontwikkeling van de alternatieven

Vertrekpunt was het concept stedenbouwkundig plan en de concepten van de ontwerpen voor de aanpassing van de A16-N3. Het stedenbouwkundig plan en de infrastructurele ontwerpen zijn vertaald naar een concept-Alternatief 1, waarbij de realistische (politiek-bestuurlijke) resterende vrijheden maximaal zijn ingevuld. In een 'scopingsessie' met de gemeente, het stedenbouwkundig bureau, het waterschap, Ingenieursbureau Drechtsteden en Rijkswaterstaat is deze maximale vulling besproken. Daarnaast zijn in deze sessie realistische resterende opties voor alternatief 2 geïnterpreteerd met extra ambitie op het gebied van duurzaamheid en milieu ten opzichte van het toenmalige concept van het stedenbouwkundig plan.

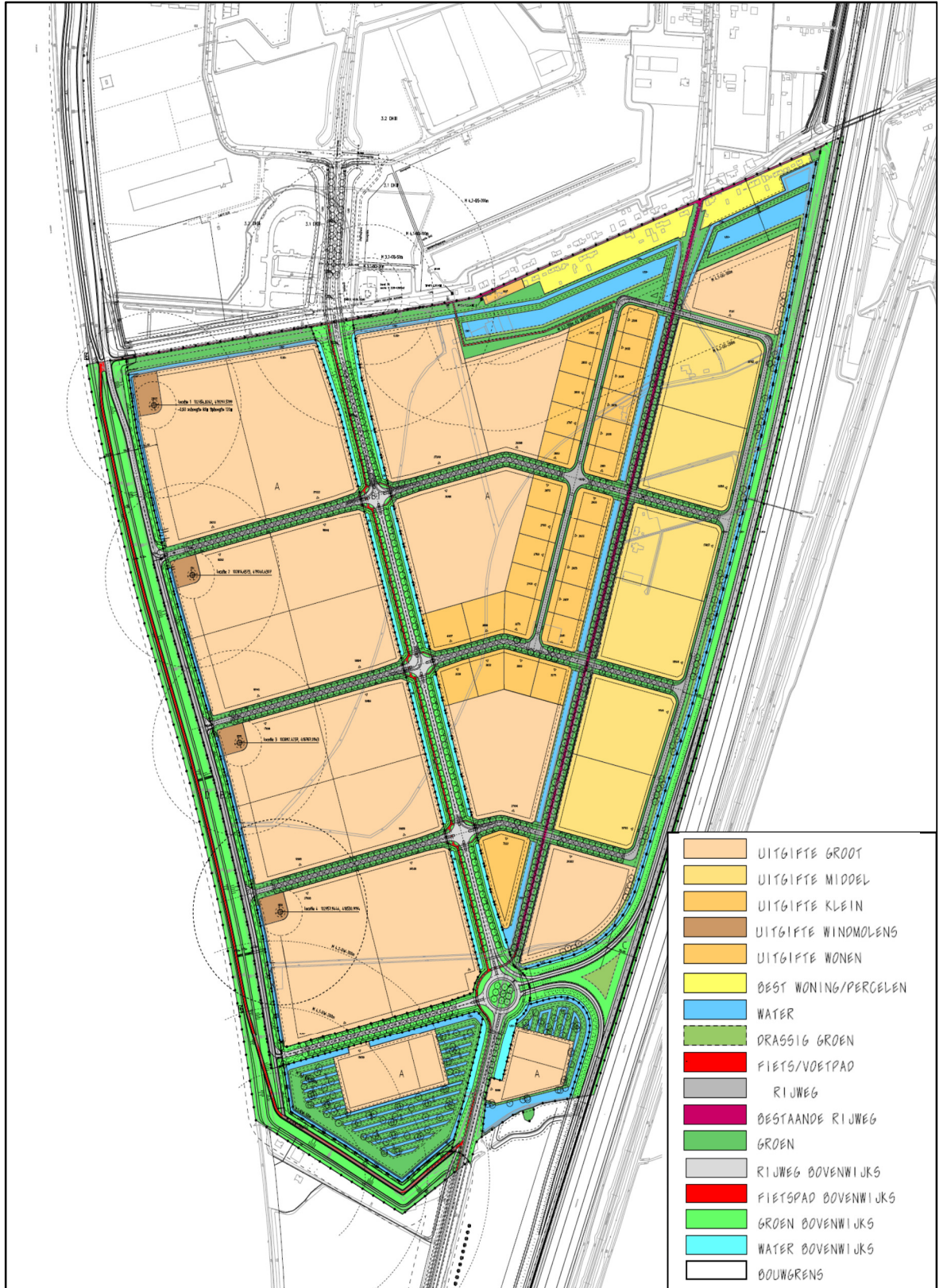
Na de scopingsessie is het concept Stedenbouwkundig plan verder uitgewerkt naar een definitieve versie. In deze fase zijn diverse duurzame en milieuvriendelijke mogelijkheden reeds opgenomen in het plan.

Het meer uitgewerkte Stedenbouwkundig plan is opgenomen in Alternatief 1.

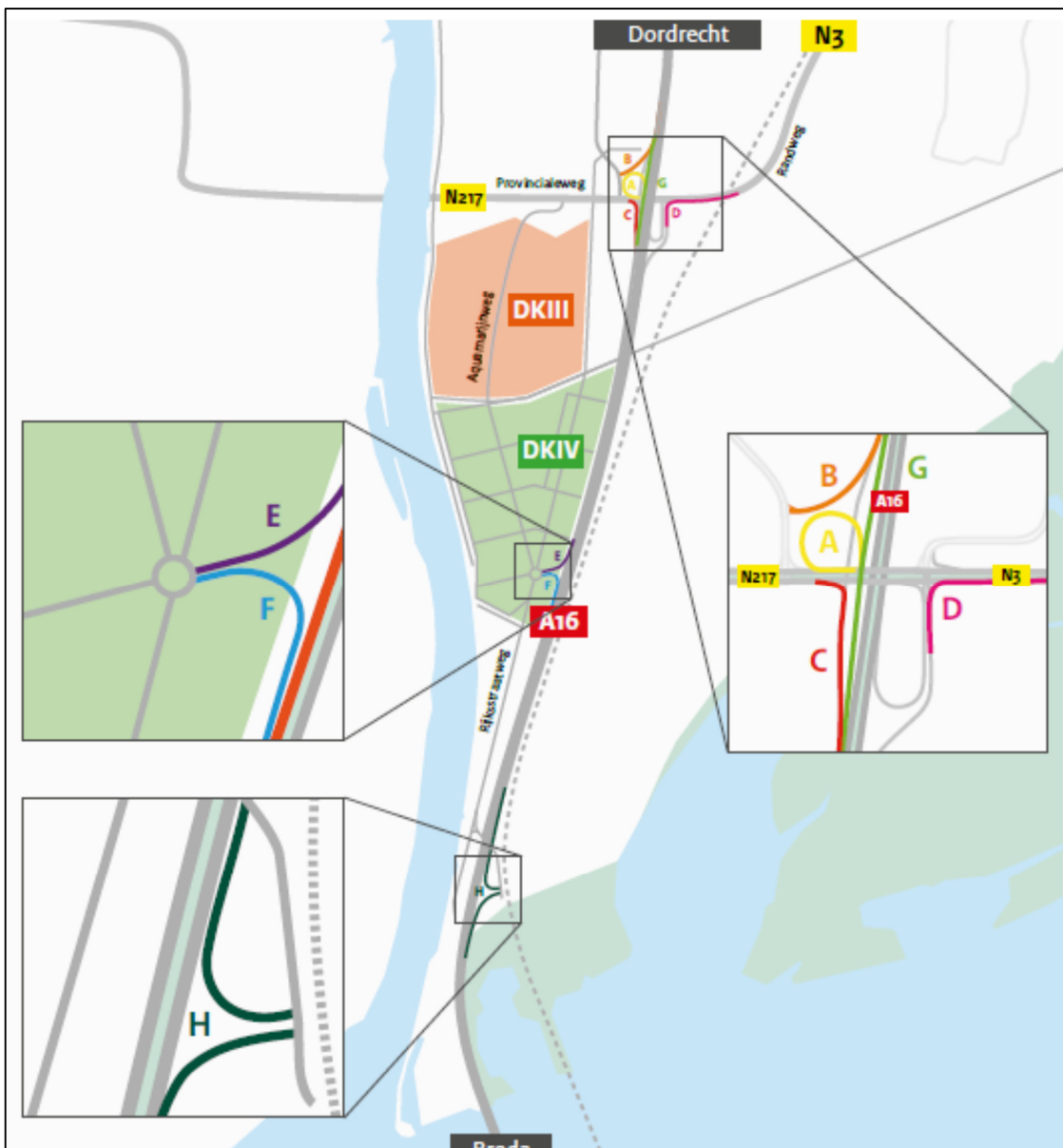
Het onderzoek naar de milieueffecten van Alternatief 1 levert informatie op om tot optimalisatie van het stedenbouwkundig plan te komen of geeft aan dat aanpassing niet nodig is voor wat betreft milieu (alternatief 1 is dan al 'optimaal'). Deze (mogelijke) optimalisatie vormt, samen met de eerder geïnterpreteerde realistische opties (die nog niet in Alt 1 zijn opgenomen), de inhoud voor Alternatief 2.

Alternatief 2 betreft een alternatief waarin een zo milieuvriendelijk mogelijke oplossing gekozen wordt voor de ontwikkeling DK 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 Alternatief 1. Doordat in Alternatief 1 al diverse duurzaamheid en milieuvriendelijke opties zijn opgenomen is er op voorhand minder schuifruimte over voor het opnemen van meer duurzame/milieuvriendelijke opties in het MMA.

Afbeelding 2-1 Stedenbouwkundig plan (contouren windenergie zijn indicatief)



Afbeelding 2-2 Schematische weergave 'combivariant'



Legenda (verklaring letters)

- A) aanleg kwart-kloverblad op het knooppunt A16-N3, vrij beweging van de N3 naar de A16 richting Breda;
- B) verleggen afrit van de A16 vanuit Rotterdam (vanwege het kwart-kloverblad), met aantakking op de Rijksweg;
- C) aanpassing oprit van de provinciale weg N217 naar de Rijksweg A16 richting Breda en het uitbouwen ervan tot een verlengde toerit / bufferstrook;
- D) by-pass op de afrit van de A16 (vanuit Breda) naar de Rijksweg N3, vrije rechtsaf beweging;
- E) nieuwe afrit vanaf de bufferstrook naar Dordtse Kil IV;
- F) nieuwe toerit vanaf Dordtse Kil IV naar de bufferstrook;
- G) een rechtstreekse doorsteek van de afrit van de A16 vanuit Rotterdam naar de bufferstrook, via de afrit A16 bij de knoop;
- H) nieuwe op- en afrit vanaf de A16 oostelijk rijbaan, via het bestaande viaduct Beerpolder en de Rijksweg naar Dordtse Kil IV.

4 REFERENTIESITUATIE EN ONDERZOCHE ALTERNATIEVEN

Er worden drie alternatieven onderzocht:

- Nulalternatief: Basisvariant verbeterde aansluiting A16-N3 (deze is niet gelijk aan de referentiesituatie)
- Alternatief 1
- Alternatief 2: Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Deze alternatieven worden vergeleken met de referentiesituatie. Hieronder volgt een korte beschrijving van de referentiesituatie en de belangrijkste ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in de alternatieven. Voor een detailbeschrijving wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van het MER.

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 DK 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 DK IV en vormt onderdeel van het voornemen dat onderwerp is van dit MER.

Indien DK 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 DK 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

In alternatief 1 worden de maximaal te verwachten ontwikkelingsmogelijkheden in de bestemmingsplannen 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'.

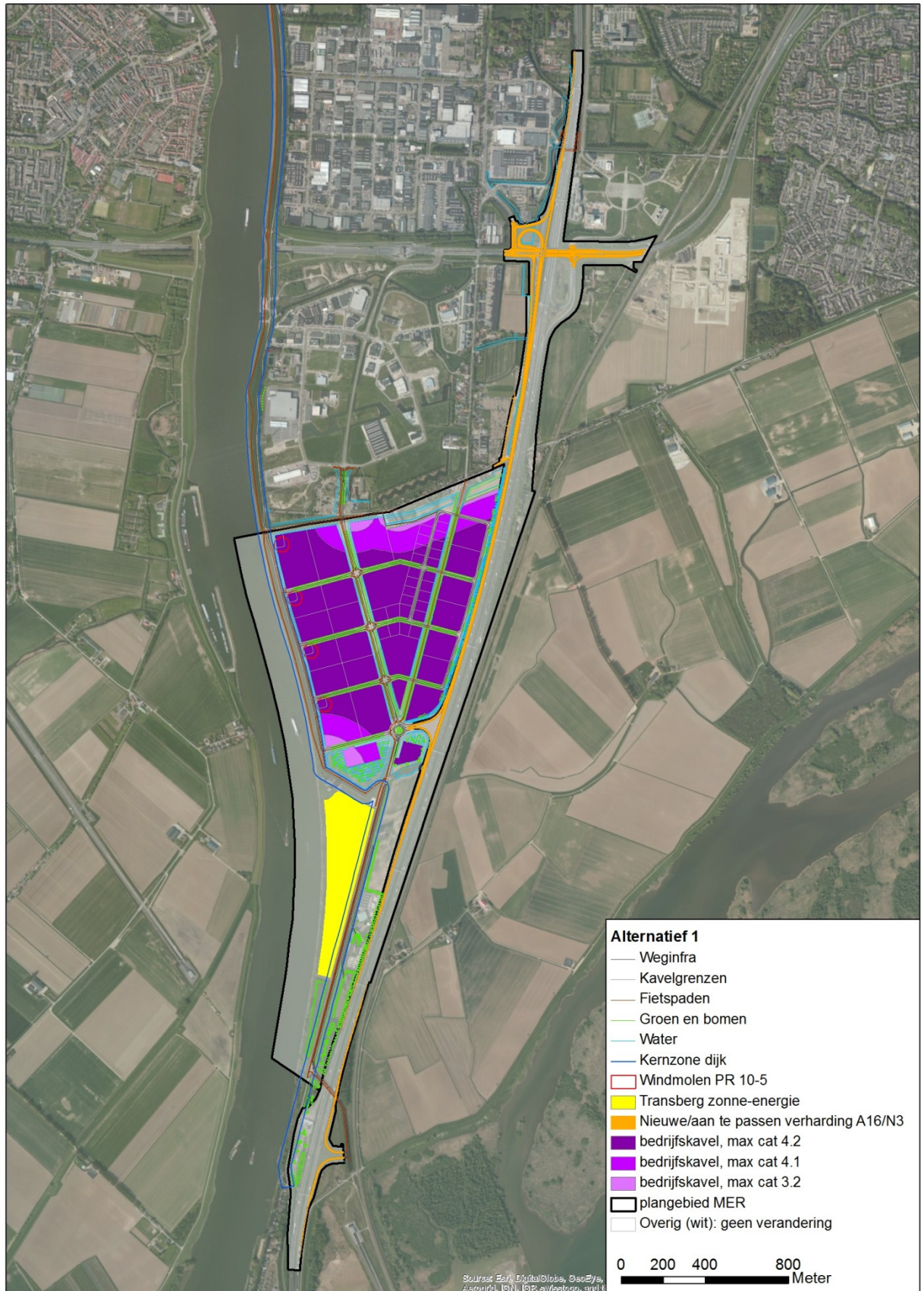
In Afbeelding 2-3 is alternatief 1 weergegeven. Voor het bedrijventerreingedeelte is dit een praktische vertaling van het stedenbouwkundig plan. De groen- water- en fietsstructuur, zal aansluiten op de omgeving. Op een aantal plaatsen is deze ook buiten het plangebied aangegeven in Afbeelding 2-3. In het navolgende worden de belangrijkste ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in Alternatief 1 in meer detail omschreven. Voor een detailbeschrijving wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van het MER.

Alternatief 2 (MMA)

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 DK 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, naast de kansrijke maatregelen vanuit duurzaamheid, vormgegeven door die elementen die de meest positieve, of in ieder geval de minste negatieve effecten voor het milieu laten zien. In het totstandkomingproces van het stedenbouwkundig plan en alternatief 1 is al gekeken naar mogelijkheden waarmee de effecten op het milieu kunnen worden beperkt en naar duurzaamheidsmogelijkheden. In het MMA wordt gekeken hoe alternatief 1 verder geoptimaliseerd kan worden. Deze optimalisatie is gebaseerd op de resultaten van de effectbeoordelingen van de milieuaspecten. Hierbij is specifiek gekeken naar de resultaten van de milieuaspecten die negatief scoren en de wijze waarop alternatief 1 zo milieuvriendelijk mogelijk kan worden gemaakt. De aspecten verkeer, externe veiligheid, natuur en landschap zijn de prioritaire aspecten. Belangrijk hierbij is dat deze extra maatregelen vanuit verbetering van milieukwaliteit, kosten, technische mogelijkheden en oplossend vermogen voldoende kansrijk zijn. Maatregelen die te weinig kwaliteit toevoegen zijn gemotiveerd afgevallen, zodat een kansrijk MMA ontstaat. Dit pakket aan kansrijke maatregelen is als een afzonderlijk alternatief beschouwd en beoordeeld. Verplichte compensatie en mitigatie per thema (zoals watercompensatie) maken geen onderdeel uit van dit (MMA).

Afbeelding 2-3 Alternatief 1



5 MILIEUEFFECTEN

De (milieu)effecten van de alternatieven zijn beschreven en beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie aan de hand van vooraf bepaalde toetscriteria en beoordelingskader. De effecten van de alternatieven zijn doorvertaald naar een beoordeling op een 7-puntschaal welke van '- -' (zeer negatief effect) tot '++' loopt (zeer positief effect).

5.1 Milieueffecten alternatief 1

Tabel 1-1 Samenvatting milieueffecten nulalternatief en alternatief 1

Milieuaspecten	Criteria	Nulalternatief	Alternatief 1
Verkeer	Verkeersafwikkeling – Hoofdwegenet	+	0
	Verkeersafwikkeling – Onderliggend wegennet	0	0
	Verkeersveiligheid	0/+	0
	Bereikbaarheid openbaar vervoer	0	-
	Bereikbaarheid langzaam verkeer	0	++
Geluid	Aantal (ernstig) geluidgehinderden	0/-	0/-
	Aantal slaapgestoorden	0/-	0/-
	Juridische maakbaarheid	maakbaar	maakbaar
Luchtkwaliteit	toename/afname aantal gevoelige bestemmingen in concentratieklassen	0/-	0/-
	Juridische haalbaarheid (toetsing grenswaarden Wm)	maakbaar	maakbaar
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	0	0/-
	Groepsrisico	0	-
Geur	Geurbelasting op gevoelige objecten (incl. 'omgekeerde werking')	0	0/-
Bodem en water	Grond- en oppervlaktewaterkwantiteit/wateroverlast	0	0
	Bodem- en (grond)waterkwaliteit	0	0/+
	Waterveiligheid	0	0/-
Natuur	Natura 2000	0	-
	Ecologische Hoofdstructuur (EHS)	0	0
	Soortbescherming (Flora en Faunawet)	0/-	--
	Soortbesch. (Flora en Faunawet), na verplichte mitigatie	0	0/-
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Aantasting of versterking van kenmerkende landschappelijke elementen en structuren	0	-
	Invloed op de belevingswaarde van het landschap	0	-
	Aantasting of versterking van cultuurhistorische waarden	0	-
	Aantasting archeologische waarden	0	0
Niet gesprongen explosieven	Verandering in risico	0	0
(Overige) windenergiegerelateerde effecten	Slagschaduw	0	0/-
	Lichthinder (door bakenverlichting en schittering)	0	0
Duurzaamheid	Zuinig ruimtegebruik	nvt	+
	Energie	nvt	+

Hieronder worden de resultaten van de effectbeoordeling van het nulalternatief en alternatief 1 nader toegelicht.

Verkeer

Verkeersafwikkeling- hoofdwegennet

Alternatief 1

Per saldo kent alternatief 1 een neutraal effect op de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet in 2030 (0). De infrastructurele ontwikkelingen (knooppunt en parallelstructuur) hebben een positieve invloed op de verkeersafwikkeling, maar door de verkeersgroei tot 2030 is het effect uiteindelijk neutraal (0). Met name in de ochtendspits neemt de druk op de knelpunten op de A16 en N3 toe.

Nulalternatief

Per saldo heeft het nulalternatief een positief effect op de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet (+). Op het knooppunt A16-N3 verbetert de verkeersafwikkeling. Ook de parallelstructuur levert een positieve bijdrage aan de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet. Als gevolg van een verkeersaantrekkende werking en routekeuze-effecten neemt echter op de N3 de restcapaciteit af.

Verkeersafwikkeling- onderliggend wegennet

Alternatief 1

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. Over het geheel gezien wijzigt in het nulalternatief de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet niet ten opzichte van de referentiesituatie (0). Er zijn niet meer of minder knelpunten dan in de referentiesituatie in 2030.

Nulalternatief

De reconstructie van het knooppunt A16/N3 heeft een licht verkeersaantrekkende werking ten opzichte van het handhaven van de referentiesituatie, voornamelijk als gevolg van gewijzigde routekeuzes. Doordat de toename relatief beperkt is, blijft de verkeersafwikkeling op de kruispunten vergelijkbaar met de referentiesituatie (0). Dit betekent ook dat de oversteekbaarheid van de kruising Aquamarijndreef/Toermalijnring kritisch zal blijven, net als in de referentiesituatie.

Over het geheel gezien wijzigt in het nulalternatief de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet niet ten opzichte van de referentiesituatie (0).

Verkeersveiligheid

Alternatief 1

Per saldo scoort alternatief 1 neutraal op verkeersveiligheid (0). Positief is de aanleg van verkeersveilige infrastructuur in en rond Dordtse Kil, negatief scoort het extra aantal voertuigkilometers als gevolg van Dordtse Kil IV.

Nulalternatief

In het nulalternatief worden doorgaand- en bestemmingsverkeer op de A16 gescheiden met een hoofd- en parallelstructuur, net als in alternatief 1. Hierdoor ontstaat een rustiger verkeersbeeld en zijn er minder weefbewegingen. Dit is licht positief voor de verkeersveiligheid, maar levert geen substantiële verbetering op (0/+). Het totaal aantal voertuigkilometers blijft ongeveer gelijk aan de referentiesituatie. Omdat niet gesteld kan worden dat er in het nulalternatief een substantiële verbetering van de verkeersveiligheid optreedt, wordt de verkeersveiligheid als 'licht positief' beoordeeld (0/+).

Bereikbaarheid openbaar vervoer

Alternatief 1

Uitgangspunt in dit 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 (-).

Nulalternatief

In het nulalternatief is Dordtse Kil IV niet ontwikkeld en is de situatie gelijk aan het huidige lijnennet. Dit alternatief wordt beoordeeld als neutraal (0) ten opzichte van de referentiesituatie.

Bereikbaarheid langzaam verkeer

Alternatief 1

DK IV wordt via een netwerk van diverse vrijliggende fietspaden direct ontsloten op de omliggende gebieden. In alternatief 1 is het plangebied van DK IV goed bereikbaar per fiets. De ontsluiting van en naar de omliggende gebieden is goed. Het alternatief wordt als zeer positief beoordeeld (++).

Nulalternatief

De bereikbaarheid per fiets verandert in het nulalternatief niet ten opzichte de referentiesituatie en wordt als neutraal beoordeeld (0).

Geluid

Alternatief 1

In de plansituatie 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 (0/-).

Nulalternatief

In het nulalternatief treedt net als in alternatief 1 een hogere verkeersintensiteit op de A16, N3 en het onderliggend wegennet op. Het aantal slaapgestoorden en gehinderden zal enigszins toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Deze toename zal lager zijn dan in alternatief 1, maar hoger dan 5%. Het nulalternatief krijgt een licht negatieve beoordeling effect (0/-).

Luchtkwaliteit

Alternatief 1

Alternatief 1 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. Alternatief 1 scoort licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie (0/-).

Nulalternatief

In het nulalternatief wordt (ruim) voldaan aan de grenswaarden. Voor het overgrote deel van de onderzochte adressen is er geen relevant verschil ten opzichte van de referentiesituatie voor zowel NO₂ als voor PM₁₀. Voor een klein deel is de toename wat groter. De beperkte verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie, waarbij ruim onder de grenswaarden wordt gebleven, wordt beoordeeld als een licht negatief effect (0/-).

Externe veiligheid

Plaatsgebonden risico (PR) en plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Alternatief 1

In alternatief 1 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 (0/-).

Nulalternatief

Het effect van het nulalternatief wordt beoordeeld als neutraal (0).

Groepsrisico

Alternatief 1

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 (-).

Nulalternatief

In het nulalternatief is geen sprake van een (noemenswaardige) toename van het GR. De verkeersintensiteit zal licht toenemen ten opzichte van de referentiesituatie, maar er wordt geen 'bevolking' toegevoegd nabij bestaande risicobronnen. Het effect van het nulalternatief ten aanzien van het criterium GR wordt beoordeeld als neutraal (0).

Verantwoording groepsrisico

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

Geur

Alternatief 1

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 DK IV. Aangezien dit effect niet hard wordt uitgesloten, wordt dit beoordeeld als een licht negatief effect (0/-).

Nulalternatief

Het nulalternatief heeft geen invloed op de geurbelasting in en in de omgeving van het plangebied en er worden geen nieuwe geurgevoelige objecten gerealiseerd. Het effect is neutraal (0).

Bodem en Water

Grond- en oppervlaktewaterkwantiteit/wateroverlast

Alternatief 1

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 (0).

Nulalternatief

Het nulalternatief betekent alleen een kleine verandering in het watersysteem rond de A16-N3. Het plangebied voor DK IV blijft onaangeroerd. Het effect wordt beoordeeld als neutraal (0).

Bodem- en (grond)waterkwaliteit

Alternatief 1

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 alternatief 1 op het criterium bodem- en (grond)waterkwaliteit wordt beoordeeld als licht positief (0/+).

Nulalternatief

In het nulalternatief worden weinig bodemingrepen gedaan en is het risico van verspreiding van verontreinigingen klein. Dit betekent echter ook dat er weinig bestaande verontreinigingen worden aangepakt. Het effect van het nulalternatief wordt beoordeeld als neutraal (0).

Waterveiligheid

Alternatief 1

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 (0).

Nulalternatief

In het nulalternatief neemt de waterveiligheid niet toe of af. Het effect wordt beoordeeld als neutraal (0).

Natuur

Natura 2000

De effecten op Natura 2000-gebieden zijn beoordeeld in een Passende Beoordeling. Deze is 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.

Alternatief 1

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.

Beoordeling alternatief 1

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.

Nulalternatief

In het nulalternatief is er een verkeerstoename op de A16 ten opzichte van de referentiesituatie. De toename is kleiner dan in alternatief 1. Uit de stikstofberekeningen blijkt dat ter hoogte van de gevoelige habitattypen de bijdrage van het bedrijventerrein maatgevend is, maar niet leidt tot verslechtering van de gevoelige habitattypen. Overige effecten worden niet verwacht. De score van het nulalternatief voor het aspect Natura 2000 is neutraal (0).

Natuurnetwerk Nederland (NNN)¹, 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 (0) voor alternatief 1 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 alternatief 1 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 (6.7.3 en 9.2.2).

Alternatief 1

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 DK IV zal de waarde als jachtgebied wel afnemen.

¹ Natuurnetwerk Nederland (NNN) is de nieuwe benaming voor het geheel van de natuurgebieden en hun verbindingen dat voorheen met de term de Ecologische Hoofdstructuur werd aangeduid.

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 alternatief 1 als sterk negatief (- -) beoordeeld.

Nulalternatief

Het nulalternatief zorgt voor negatieve effecten op de beschermde plantensoorten en bittervoorn en platte schijfhoorn. De aantasting van het leefgebied van de kleine modderkruiper en platte schijfhoorn betreft een veel kleiner gebied dan bij alternatief 1. De score van het nulalternatief is licht negatief (0/-).

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 alternatief 1 wordt na mitigatie als licht negatief beoordeeld (0/-) en van het nulalternatief als neutraal (0).

Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie

Landschap en cultuurhistorie

Alternatief 1

Landschappelijke en cultuurhistorische waarden

De Rijksstraatweg 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 nog resterende herkenbaarheid van de killen in het plangebied zullen verdwijnen. De landschappelijke en (cultuur)historische waarde hiervan is groot. De kazemat is een landschappelijke karakteristiek element met grote cultuurhistorische waarde. Deze blijft behouden.

De effecten op de landschappelijke- en cultuurhistorische waarden zijn als 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.

Nulalternatief

De landschappelijke- en/of ruimtelijke kwaliteit van het gebied waar de basisvariant van de knoop A16-N3 moet worden aangelegd is laag. Tevens zijn er in dit deel van het plangebied geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Dit alternatief heeft hierdoor niet of nauwelijks effect op landschap, cultuurhistorie en belevingswaarde en is neutraal (0) beoordeeld voor deze criteria.

Archeologie

Alternatief 1

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. Alternatief 1 krijgt een neutrale beoordeling ten aanzien van archeologie (0).

Nulalternatief

Ondanks de deels (middel)hoge verwachtingswaarden, wordt geen aantasting van archeologische waarden verwacht. Ook het effect van het nulalternatief wordt als neutraal beoordeeld (0).

Niet Gesprongen Explosieven

Alternatief 1

Grote delen van het plangebied zijn verdacht. In de onverdachte gebieden is er ook 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 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 alternatief 1 wordt beoordeeld als neutraal (0), waarbij wordt aangenomen dat de werkzaamheden goed volgens de geldende richtlijnen (WSCS-OCE) worden uitgevoerd.

Nulalternatief

In het nulalternatief wordt minder grondverzet gepleegd, waardoor het risico op onbedoelde ontploffingen lager is dan in alternatief 1. Daar tegenover staat dat de kans dat er explosieven worden opgeruimd kleiner is dan in alternatief 1. Ook het nulalternatief krijgt een neutrale beoordeling (0).

Specifieke windenergiegerelateerde effecten

Slagschaduw

Alternatief 1

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 een effect resteren. De hinder die kan worden ervaren door mensen in nieuwe bedrijfsgebouwen wordt beoordeeld als een licht negatief effect (0/-).

Nulalternatief

In het nulalternatief vindt alleen een beperkte aanpassing aan de A16-N3 plaats. Dit heeft geen effect ten aanzien van slagschaduw ten opzichte van de referentiesituatie (0).

Lichthinder

Alternatief 1 en Nulalternatief

Zowel in het nulalternatief als in Alternatief 1 worden geen relevante effecten verwacht ten opzichte van de referentiesituatie. Het effect op het criterium lichthinder wordt beoordeeld als neutraal (0).

Duurzaamheid

Alternatief 1

In alternatief 1 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 marktvraag. De kavels liggen zoveel mogelijk in een 'orthogonale' structuur, zodat rechte hoeken ontstaan. Dit komt ten goede aan de oppervlakte uitgeefbaar terrein. Alternatief 1 scoort positief op het aspect zuinig ruimtegebruik (+). In alternatief 1 is aandacht voor duurzame energie en energiebesparing. Alternatief 1 gaat uit van vier reeds vergunde windturbines op DK IV. Dit levert een forse hoeveelheid duurzame energie. Ten zuiden van het beoogde bedrijventerrein DK 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. Alternatief 1 scoort positief (+) op het aspect Energie

Nulalternatief

In het nulalternatief is Dordtse Kil IV niet ontwikkeld en is dit thema niet van toepassing.

5.2 Milieueffecten van alle alternatieven

Alternatief 2 is samengesteld naar aanleiding van de beoordeling van alternatief 1 en vervolgens beoordeeld op effecten. In tabel 4-1 is een overzicht gegeven van de effecten van alle alternatieven samen.

Tabel 4-1 Samenvatting milieueffecten nulalternatief, alternatief 1 en alternatief 2

Milieuaspecten	Criteria	Nulalternatief	Alternatief 1	Alternatief 2
Verkeer	Verkeersafwikkeling – Hoofdwegenet	+	0	0
	Verkeersafwikkeling – Onderliggend wegennet	0	0	+
	Verkeersveiligheid	0/+	0	0
	Bereikbaarheid openbaar vervoer	0	-	++
	Bereikbaarheid langzaam verkeer	0	++	++
Geluid	Aantal (ernstig) geluidgehinderden	0/-	0/-	0/-
	Aantal slaapgestoorden	0/-	0/-	0/-
	Juridische maakbaarheid	maakbaar	maakbaar	maakbaar
Luchtkwaliteit	Toe-/afname aantal gevoelige bestemmingen in concentratieklassen	0/- ²	0/-	0/-
	Juridische haalbaarheid (toetsing grenswaarden Wm)	maakbaar	maakbaar	maakbaar
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	0	0/-	0
	Groepsrisico	0	-	-
Geur	Geurbelasting op gevoelige objecten (incl. 'omgekeerde werking')	0	0/-	0
Bodem en water	Grond- en oppervlaktewaterkwantiteit/wateroverlast	0	0	0
	Bodem- en (grond)waterkwaliteit	0	0/+	0/+
	Waterveiligheid	0	0/-	0/-
Natuur	Natura 2000	0	-	-
	Natuurnetwerk Nederland, incl. weidevogelgebieden	0	0	0
	Soortbescherming (Flora en Faunawet), voor mitigatie	0/-	--	-
	Soortbescherming (Flora en Faunawet), na verplichte mitigatie	0	0/-	0
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Aantasting of versterking van kenmerkende landschappelijke elementen en structuren	0	-	-
	Invloed op de belevingswaarde van het landschap	0	-	0/-
	Aantasting of versterking van cultuurhistorische waarden	0	-	-
	Aantasting archeologische waarden	0	0	0
Niet gesprongen explosieven	Verandering in risico	0	0	0
(Overige) windenergie-gerelateerde effecten	Slagschaduw	0	0/-	0
	Lichthinder (door bakenverlichting en schittering)	0	0	0
Duurzaamheid	Zuinig ruimtegebruik	nvt	+	+
	Energie	nvt	+	++

² Zie paragraaf 6.3 voor toelichting

Het nulalternatief scoort op het gros van de criteria neutraal. In Alternatief 1 treden onder de meeste aspecten (beperkt) negatieve effecten op één of meer criteria op. Daar tegenover staan ook enkele positieve effecten. Voor de criteria waar negatieve effecten optreden geldt dat er geen sprake is van wettelijk ontoelaatbare effecten. Voor flora en fauna geldt daarbij wel dat er enkele verplichte mitigerende maatregelen moeten worden getroffen. Alternatief 1 is daarmee een uitvoerbaar alternatief.

In alternatief 2 is bekeken of er realistische maatregelen zijn die de negatieve effecten (verder) kunnen verminderen of voor positieve effecten kunnen zorgen. Ook zijn (extra) kansen voor duurzaamheid behandeld. De extra maatregelen in alternatief 2 ten opzichte van alternatief 1 leiden op diverse criteria tot een kleiner negatief effect/groter positief effect. Daarbij is vooral de focus gelegd op verbetering van het plan op enkele criteria met (zeer) negatieve scores. Daarnaast zijn diverse relatief eenvoudige maatregelen opgenomen om licht negatieve effecten te neutraliseren of positieve effecten positiever te maken. In alternatief 1 wordt al in hoge mate invulling gegeven aan een duurzame inrichting van het bedrijventerrein DK IV. Kansen voor een verdere optimalisatie liggen vooral in het mogelijk maken en borgen van de 'All Electric variant zoals beschreven in de Energievisie en de concretisering van de aanzet voor mogelijkheden die is gedaan in alternatief 1 zoals een smart grid. Dat zorgt voor een nog positievere beoordeling op criterium energie.

De daadwerkelijke verbeteringen ten opzichte van alternatief 1 hangen af van de uiteindelijke keuzes in het bestemmingsplan en in het vervolg daarop.

COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Dordrecht
Project	: Bestemmingsplannen Dordtse Kil IV en A16-N3
Dossier	: BC5561-101-100
Omvang rapport	: 23 pagina's
Auteur	: Caroline Winkelhorst
Bijdrage	: Stef Kampkuiper
Interne controle	: Stef Kampkuiper
Projectleider	: Caroline Winkelhorst
Projectmanager	: Amber van Tatenhove
Datum	: 7 oktober 2015
Naam/Paraaf	:

HaskoningDHV Nederland B.V.

Planning & Strategy

Laan 1914 nr. 35

3818 EX Amersfoort

Postbus 1132

3800 BC Amersfoort

T (088) 348 20 00

F (088) 348 28 01

E info@rhdhv.com

W www.royalhaskoningdhv.com

