

Toelichting 5e herziening Krispijn, locatie Mauritsweg 157

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3 Vigerend bestemmingsplan	5
1.4 Leeswijzer	5
HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving	6
2.1 Bestaande situatie	6
2.2 Toekomstige situatie	6
HOOFDSTUK 3 Beleidskader	8
3.1 Rijksbeleid	8
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	8
3.1.2 Amvb Ruimte	8
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	8
3.2 Provinciaal beleid	9
3.2.1 Omgevingsbeleid Zuid-Holland	9
3.2.2 Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Zuid-Holland	9
3.3 Gemeentelijk beleid	11
3.3.1 Structuurvisie Dordrecht 2040	11
3.3.2 Bestemmingsplan Krispijn	11
HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten	12
4.1 Archeologie en cultuurhistorie	12
4.1.1 Regelgeving en beleid	12
4.1.2 Onderzoek	13
4.1.3 Conclusie	13
4.2 Bedrijven en milieuzonering	14
4.2.1 Regelgeving en beleid	14
4.2.2 Onderzoek	14
4.2.3 Conclusie	14
4.3 Bodemkwaliteit	15
4.3.1 Regelgeving en beleid	15
4.3.2 Onderzoek	15
4.3.3 Conclusie	16
4.4 Duurzaamheid	17
4.4.1 Regelgeving en beleid	17
4.4.2 Onderzoek	17
4.4.3 Conclusie	17
4.5 Externe veiligheid	18
4.5.1 Regelgeving en beleid	18
4.5.2 Onderzoek	19
4.5.3 Conclusie	19
4.6 Natuur	20
4.6.1 Regelgeving en beleid	20
4.6.2 Onderzoek	20
4.6.3 Conclusie	21
4.7 Geluid	22
4.7.1 Regelgeving en beleid	22
4.7.2 Onderzoek	22
4.7.3 Conclusie	23
4.8 Groen	24
4.8.1 Regelgeving en beleid	24
4.8.2 Onderzoek	24
4.8.3 Conclusie	24
4.9 Luchtkwaliteit	25
4.9.1 Regelgeving en beleid	25
4.9.2 Onderzoek	25
4.9.3 Conclusie	25
4.11 Verkeer en vervoer	27
4.11.1 Regelgeving en beleid	27
4.11.2 Onderzoek	27

4.11.3 Conclusie	27
4.12 Water	28
4.12.1 Regelgeving en beleid	28
4.12.2 Onderzoek	29
4.12.3 Conclusie	30
HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving	32
5.1 Planmethodiek	32
5.2 Regels	32
5.3 Verbeelding	32
HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid	33
HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	34
7.1 Inspraak	34
7.2 Overleg	34

Bijlagen:

Bijlage 1. Archeologisch onderzoek; Archeologisch Bureauonderzoek & Inventariserend Veldonderzoek (IVO) Nassauweg, Dordrecht, © Becker & Van de Graaf bv, projectnummer 13120109/34102, d.d.mei 2009;

Bijlage 2. Bodemonderzoek: Verkennend bodemonderzoek + asbest in grond Thureborghlocatie Mauritsweg 157 Dordrecht, APS - Milieu B.V, projectnr R20-B308 / R20-B403 / R20-B424, d.d. mei 2020;

Bijlage 3. Externe Veiligheid: HERONTWIKKELING THUREBORGH Onderzoek Externe Veiligheid, Arcadis, projectnr : D10001670:60, d.d. 29 januari 2020;

Bijlage 4. Flora en Fauna: Quicksan Wet natuurbescherming Mauritsweg 157 Dordrecht, ATKB, Rapportnr 20200331/rap01, d.d. 8 april 2020;

Bijlage 4a. Flora en Fauna (aanvullend): Ecologisch onderzoek Thureborgh, ATKB/Bureau Bakker, Rapportnr 20200468/rap01, d.d. 14 december 2020;

Bijlage 5. Akoestisch onderzoek: Herontwikkeling Thureborgh locatie - onderzoek geluid, DGMR, Rapport nr M.2020.0295.03.R001, d.d. 19 maart 2021;

Bijlage 5a. Aanvullend akoestisch onderzoek: Onderzoek geluid impact emplacement Dordrecht, DMGR, Rapport nr M.2020.0295.15.N001, d.d. 13 december 2021

Bijlage 6. Luchtkwaliteit: Thureborgh, onderzoek luchtkwaliteit, DGMR, rapportnr M.2020.0295.04.N001, d.d. 8 mei 2020;

Bijlage 7. Stikstofonderzoek: Onderzoek stikstofdepositie, DGMR, rapportnr M.2020.0295.02.R001, d.d. 2 december 2020;

Bijlage 7a. AERIUS Calculator gebruiksfase, DGMR, kenmerk RhWZpCFrowu6, d.d. 26 november 2020;

Bijlage 7b. AERIUS Calculator Bouwfase, DGMR, kenmerk RZ1xnshYmhJk, d.d. 26 november 2020;

Bijlage 8. Memo parkeren en fietsparkeren Thureborgh, Rho Adviseurs, d.d. 16 september 2020;

Bijlage 9. Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling, DGMR, rapportnr M.2020.0295.05.N001, d.d. 19 maart 2021.

DEEL 1 Inleiding

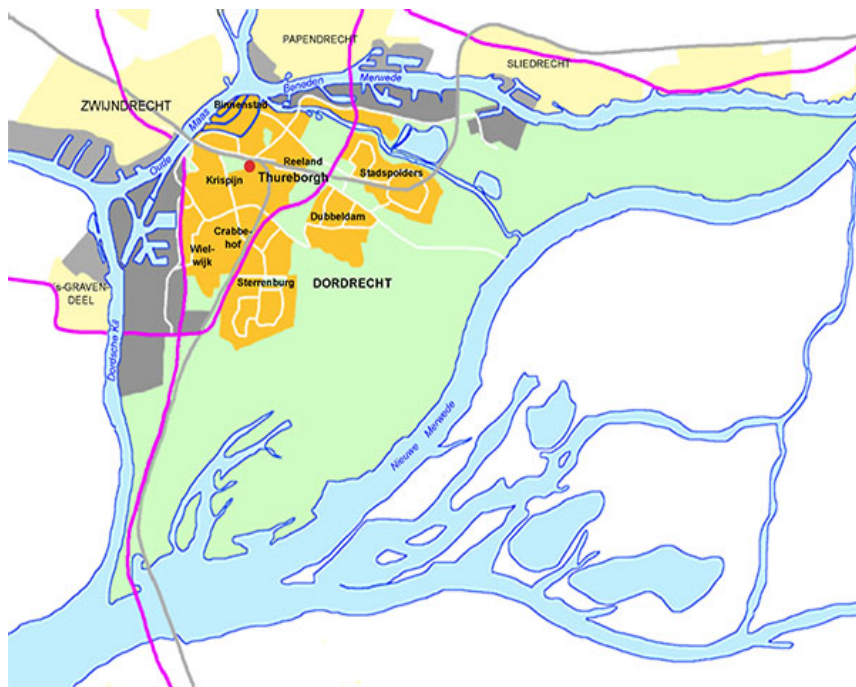
1.1 Aanleiding en doel

De gemeente Dordrecht werkt, samen met andere partijen, aan de vernieuwing van Oud Krispijn. Het plangebied is de locatie waar voorheen zorgcentrum Thureborgh was gevestigd en wat nu dienst doet als studentenhuisvesting. De gemeente heeft de opgave om de woningvoorraad de komende jaren fors te laten toenemen. Dit vanwege de toenemende vraag naar woningen. Ook is het voor de gemeente belangrijk om jongvolwassenen, die tegen het einde van hun studie zitten of net aan een baan wil beginnen, een kans te bieden in de stad te blijven wonen. In het voormalige verzorgingstehuis wonen nu 144 studenten en jongeren. Het complex wordt getransformeerd. Er wordt een aantal verdiepingen toegevoegd en gaat daarna plek bieden aan circa 450 jongeren en studenten. In hoofdstuk 2 van deze toelichting worden bij het onderdeel toekomstige situatie genoemde uitgangspunten beschreven. In grote delen van het plangebied wordt uitgegaan van de huidige situatie en de mogelijkheden van de geldende bestemmingsplannen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt in het westelijk deel van Dordrecht en wordt globaal begrensd door:

- In het noorden: Markettenweg
- In het oosten: Weizigtweg
- In het zuiden: Mauritsweg
- In het westen: Weizigtpark



kaartje ligging plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Krispijn'. De gemeenteraad stelde dit plan vast op 28 oktober 2014. In dit plan is voor onderhavig plangebied een woonbestemming opgenomen. Het nieuwe woningbouwplan is strijdig met de het bestemmingsplan. Om het nieuwe plan te kunnen realiseren is een herziening van het bestemmingsplan nodig.

1.4 Leeswijzer

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

In hoofdstuk 3 komt het beleid van rijk, provincie en gemeente aan de orde. Bij de beschrijving van de omgevingsaspecten in hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan onder meer archeologie, flora en fauna, water en geluid. Per aspect worden de regelgeving en het beleid beschreven. Vervolgens worden de onderzoeken toegelicht en conclusies getrokken.

In hoofdstuk 5 is een juridische planbeschrijving opgenomen.

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

DEEL 2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

Bejaardentehuis Thureborgh is gebouwd omstreeks 1962-1964. Naast de Ypsilon-achtige vorm tegen het park is ook de bouw van een flatgebouw onderdeel geweest van het centrum. Tot 2015 is het pand in gebruik geweest als verzorgingshuis. In de loop der jaren is het flatgebouw gesloopt en zijn er op het pand aan de Mauritsweg 157 twee extra vleugels op het bestaande gebouw gekomen. In de tussentijd is het pand in gebruik genomen als woningen voor studenten en een aantal kantoorruimtes en doet de vleugel t.p.v. de nieuwe fietsenstalling (behorende bij het station) dienst als hospice.



2.2 Toekomstige situatie

Het project heeft als doel Thureborgh uit te breiden door aan elke vleugel ten minste één niveau toe te voegen en ook een zevende vleugel naar het oosten aan te leggen. Een hoogteaccent zou de ingang van het complex kunnen markeren.

Belangrijk is dat het pand onderdeel is van het Weizigtpark en kwalitatief aansluit op het nieuwe parkontwerp. Daarom zal de groenzone ook aan de oostzijde van het pand doorgetrokken worden tot aan het bouwblok aan de Weizigtweg. In de toekomstige ontwikkeling zal het park ook aansluiting vinden door groen en waterstroken vanuit de Charlotte de Bourbonstraat en de Nassauweg. De achterzijde van het station is een belangrijk onderdeel in dit plan, naast dat het als fietsenstalling dient is het ook de tweede in- en uitgang van het station. De route die hier naartoe leidt en daarmee ook de aansluiting tussen het entreegebouw en de hoofdbebouwing vormt, is daarom bepalend voor dit gebied. Het gebouw heeft als hoofdvorm een soort Ypsilon-vorm met daaraan een aantal verbijzonderingen (aanbouwen). Om dit middengebied aantrekkelijker te maken is het wenselijk om de verbijzondering aan deze zijde (de aanbouw in het midden van het pand) te slopen om zo meer ruimte te creëren.

De monumentale bomen die onderdeel zijn van het oude landgoed blijven behouden. De woningen aan deze zijde kunnen dan zo gesitueerd worden dat zij uitkijken op dit gebied en een eigen entree hebben. Het gebied zal meer sociale controle hebben en levendiger worden. Door middel van een campus en jongerencontracten kan gewaarborgd worden dat alleen de doelgroep van starters, studenten en net-afgestudeerden er woont. Deze contracten zijn dan beide van tijdelijke aard en er kan niet verhuurd worden aan mensen ouder dan 33 jaar.

Balkons/Terrassen

De Thureborgh is een woongebouw dat vrij in het Weizigtpark staat. Dit betekent dat het openbaar gebied tot aan de gevel van het gebouw loopt. Het is niet de bedoeling dat een deel van het park rondom de Thureborgh (permanent) wordt toegeëigend door haar bewoners. Tegelijkertijd is het vanuit het oogpunt van levendigheid en sociale veiligheid wenselijk om buitenruimtes van de woningen aan het park te situeren. Hiervoor is in dit bestemmingsplan waar nodig een zone van 2,5m rondom het gebouw opgenomen waarbinnen onder voorwaarden terrassen en/of balkons kunnen worden gerealiseerd. Het vakteam Stedenbouw toetst balkons en terrassen aan de volgende randvoorwaarden:

- Balkons/Terrassen worden zo vormgegeven dat het voor iedereen duidelijk is waar het privégebied eindigt en het openbaar gebied begint. Dit kan bijvoorbeeld door middel van het realiseren van een hoogte verschil of een balustrade.
- Balkons/Terrassen worden bij voorkeur deels achter de voorgevel gerealiseerd (zoals ook het geval is bij de balkons van de bestaande bouw). Zo wordt het privé karakter meer benadrukt en biedt het de bewoners meer geborgenheid/privacy dan wanneer de balkons/terrassen volledig uitpandig zouden worden gerealiseerd.

Daar waar balkons/terrassen op de begane grond ook als entrees van de woningen dienen wordt dit ook duidelijk leesbaar gemaakt in het ontwerp.

2.3 Toepassing Crisis- en herstelwet

Het plangebied voor Thureborgh is door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aangewezen als gebied ter uitvoering van de Crisis- en herstelwet (wijziging Regeling uitvoering Crisis- en herstelwet d.d. 4 oktober 2019). Dat wil zeggen dat de gemeente Dordrecht voor dit gebied al vooruit mag lopen op de komende Omgevingswet. Dat biedt de mogelijkheid om in dit bestemmingsplan een bredere reikwijdte toe te passen en ook onderwerpen als gezondheid, duurzaamheid en milieu te regelen. Een dergelijk bestemmingsplan met verbrede reikwijdte biedt daarnaast de mogelijkheid om nu al het bestemmingsplan vast te stellen, terwijl nog niet helemaal duidelijk is hoe het plangebied er uit komt te zien. Dit plan maakt daar gebruik van voor door toepassing van artikel 7c negende lid van het Uitvoeringsbesluit Crisis- en herstelwet. Deze bepaling maakt het mogelijk milieuonderzoeken door te schuiven en te volstaan met een globale inventarisatie van de milieugevolgen voorafgaand aan de vaststelling. Daarnaast biedt artikel 7c lid 15 de mogelijkheid om in een bestemmingsplan ook eisen te stellen aan gegevens en bescheiden die nodig zijn om de milieugevolgen goed te kunnen beoordelen.

DEEL 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Deze visie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en biedt een duurzaam perspectief voor de Nederlandse leefomgeving. Hiermee kan ingespeeld worden op de grote uitdagingen die voor ons liggen. De NOVI biedt een kader, geeft richting en maakt keuzes waar dat kan. Tegelijkertijd is er ruimte voor regionaal maatwerk en gebiedsgerichte uitwerking. Omdat de verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen ligt, kunnen inhoudelijke keuzes in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt. Met de NOVI zet de Rijksoverheid een proces in gang waarmee keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- Duurzaam economisch groeipotentieel;
- Sterke en gezonde steden en regio's;
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven vanuit de NOVI is combinaties te maken en win-win situaties te creëren. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van de ruimte;
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

3.1.2 Amvb Ruimte

De nationale ruimtelijke belangen zijn geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Amvb Ruimte, Barro). Doel is om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Bestemmingsplannen moeten voldoen aan deze algemene regels. De onderhavige herziening voldoet aan het beleid en de algemene regels van het rijk.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Deze (extra) motiveringseis geldt voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen in bestemmingsplannen.

Op 1 juli 2017 is de Ladder herzien, waardoor artikel 3.1.6 lid 2 Besluit ruimtelijke ordening nu als volgt luidt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

De behoefte blijkt uit de provinciale woningbehoefteraming (WBR). Bij de bepaling van de behoefte (gewenste woningvoorraadgroei) wordt gewerkt met twee demografisch gestuurde

ramingen: 'binnenlands migratiesaldo nul' (WBR) en 'binnenlands migratiesaldo trendmatig' (TR). De provincie stelt eens in de drie jaren het hoogste aantal woningen per regio vast als standaard voor de onderbouwing van de woningbehoefte.

De Woningbehoefteraming gaat voor de woonregio Drechtsteden uit van een woningbehoefte van 6.680 woningen in de periode 2020-2030. De woningbehoefte in Dordrecht is berekend op 2.990 woningen. Studentenhuisvesting wordt niet meegerekend in de prognose.

De gemeente heeft de ambitie om tot 2030 10.000 woningen toe te voegen. Uit de monitor bouwende stad blijkt dat er nu plannen zijn voor 4.000 woningen. Per 1 januari 2020 is er harde planvoorraad voor 2.000 woningen en in 2020 worden daar nog eens 2.000 woningen aan toegevoegd. Dit plan is daar een van. Ook is gebleken dat er in 2018 en 2019 geen sociale huurwoningen zijn gebouwd, maar inmiddels wel 500 minder zijn dan in 2016.

Daarom heeft Dordrecht aangegeven dat er de komende twee jaar 400 nieuwe sociale huurwoningen bij moeten komen. Gelet op de grote behoefte aan betaalbare studenten/starterswoningen, is gekozen voor een groter programma, met in totaal circa 450 appartementen. Met dit project worden in totaal 300 tot maximaal 325 woningen (appartementen) toegevoegd. Het project maakt onderdeel uit van de regionaal afgestemde planlijst. Er zijn harde plannen voor 2.000 woningen en de behoefte is 3.100 woningen. Ook wordt door de provincie aangegeven dat de plancapaciteit minstens 20% meer moet zijn dan het aantal werkelijk te bouwen woningen, omdat er altijd sprake is van vertraging. De noodzakelijke plancapaciteit in de gemeente komt dan uit op 2.400 woningen. Er is dus meer behoefte dan de nu genoemde plancapaciteit.

Beschrijving kwalitatieve woningbehoefte

Voor wat betreft de kwalitatieve woningbehoefte is er een grote vraag naar betaalbare woningen voor studenten en starters. Dat blijkt uit de Dordtse paragraaf van de woonvisie 'Goed Wonen in de Drechtsteden': 'Goed Wonen in Dordrecht 2019-2031' (2019). In deze lokale paragraaf beschrijft de gemeente Dordrecht hoe zij uitvoering geeft aan de afspraken zoals vastgelegd in de Regionale Woonvisie 2017-2031 'Goed wonen in de Drechtsteden'. De regionale woonvisie vormt het kader voor het woonbeleid in de gemeente zowel kwantitatief als kwalitatief.

Het plan draagt bij aan het op peil houden van de sociale huurvoorraad. De gemeente wil de kansen op een woning vergroten voor starters. Het plan draagt daar aan bij. De ontwikkeling geeft invulling aan de grote behoefte aan starters/studentenwoningen. De locatie is zeer kansrijk voor studenten door de ligging in de spoorzone, naast het station en op loopafstand van de historische binnenstad.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsbeleid Zuid-Holland

Op 20 februari 2019 heeft de provincie Zuid-Holland het Omgevingsbeleid vastgesteld. Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening.

Daarnaast zijn in het Omgevingsbeleid operationele doelstellingen opgenomen, zodat zichtbaar is hoe de provincie zelf invulling geeft aan de realisatie van haar beleid. Deze operationele doelstellingen maken onderdeel uit van verschillende uitvoeringsprogramma's en -plannen, zoals het programma Ruimte en het programma Mobiliteit.

Met het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland streeft de provincie naar een optimale samenwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Uit de provinciale opgaven worden samenhangende beleidskeuzes gemaakt, die doorwerken naar uitvoeringsprogramma's en naar regels in de verordening. De ruimtelijke hoofdstructuur maakt met een integraal kaartbeeld inzichtelijk hoe de strategische beleidskeuzes uit de Omgevingsvisie ruimtelijk samenkomen.

3.2.2 Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Zuid-Holland

Door het samenvoegen van verschillende beleidsplannen voor de fysieke leefomgeving sorteert de provincie voor op de Omgevingswet. De Omgevingswet verplicht het Rijk, de provincies en gemeenten een omgevingsvisie te maken. De provinciale Omgevingsvisie bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een beschrijving en kaartbeelden van de ruimtelijke hoofdstructuur;
- De ontwikkelrichting van het omgevingsbeleid: ambities en sturing;
- Een beschrijving van de omgevingskwaliteit van Zuid-Holland, waaronder de provinciale inzet voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
- De samenhangende beleidskeuzes voor de fysieke leefomgeving.

De ambitie van de provincie is een slim, schoon en sterk Zuid-Holland. De Provincie gaat uit van zes richtinggevende ambities, waarbinnen een aantal opgaven is geformuleerd:

- Naar een klimaatbestendige delta
- Naar een nieuwe economie: the next level
- Naar een levendige meerkernige metropool
- Energievernieuwing
- Best bereikbare provincie
- Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

Omgevingskwaliteit

Centraal doel van het integrale omgevingsbeleid is het verbeteren van de omgevingskwaliteit. Onder 'omgevingskwaliteit' wordt verstaan: het geheel aan kwaliteiten die de waarde van de fysieke leefomgeving bepalen. Ofwel een samenvoeging van ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde) en milieukwaliteit (gezondheid en veiligheid).

De Omgevingskwaliteit bestaat uit de unieke kwaliteiten van Zuid-Holland, het toepassen van de leefomgevingstoets (beleidscyclus en monitoring) en een nadere uitwerking van het provinciale beleid.

Dit laatste gebeurt door middel van een 'kwaliteitskaart' en bijbehorende 'richtpunten ruimtelijke kwaliteit'.

Kwaliteitskaart, richtpunten en gebiedsprofielen

De provincie geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en omgevingskwaliteit. In de gehele provincie, zowel in het stedelijk gebied als in het landelijk gebied, beoogt het kwaliteitsbeleid een 'ja, mits-beleid': ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit vier kwaliteitskaarten (de laag van de ondergrond, de laag van de cultuur- en natuurlandschappen, de laag van de stedelijke occupatie en de laag van de beleving), samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening. Ontwikkelingen moeten rekening houden met deze richtpunten. De kwaliteiten zijn uitgewerkt in de gebiedsprofielen.

Beleidskeuzes

De provincie heeft twaalf provinciale opgaven gedefinieerd, die elk bestaan uit samenhangende beleidskeuzes. Deze beleidskeuzes werken door naar uitvoeringsprogramma's en regels in de verordening. De relevante beleidskeuzes worden hieronder beknopt toegelicht.

Zorgen voor een zorgvuldig ruimtegebruik en een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied

Deze opgave betreft de zorg voor een goede ruimtelijke ontwikkeling, binnen en buiten bestaand stads- en dorpsgebied. Onderdeel van deze opgave is het bevorderen van een optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte.

- Stedelijke ontwikkelingen binnen bestaand stads- en dorpsgebied
Het beter benutten van de bebouwde ruimte en de leefkwaliteit van die bebouwde ruimte te verbeteren.
- Verstedelijking en wonen

De provincie hecht waarde aan de vestigingswens van haar inwoners en hanteert het uitgangspunt dat woningen daar worden gerealiseerd waar de behoefte zich manifesteert. Het uitgangspunt daarbij is dat de juiste woning op de juiste plek (op juiste moment) wordt gerealiseerd. Er wordt gebouwd naar behoefte.

Programma ruimte

Het Programma ruimte is onderdeel van het omgevingsbeleid en bevat een nadere invulling en operationalisering van ruimtelijk relevante onderdelen van de Omgevingsvisie. Het gaat dan bijvoorbeeld om een locatiespecifieke of programmatische invulling van beleidsbeslissingen uit de Omgevingsvisie. Ook kan het gaan om taken en bevoegdheden van Gedeputeerde Staten. Het is enerzijds een beleidsdocument, namelijk uitwerking van de beleidsbeslissingen, en anderzijds gericht op uitvoering. Het document is toegespitst op de thema's Bebouwde ruimte en mobiliteit, Landschap, groen en erfgoed en Water, bodem en energie.

Ten aanzien van het plangebied worden geen specifieke uitspraken gedaan in het programma ruimte.

Toetsing

Voorliggend plan is in lijn met het provinciaal beleid. Voor de toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt verwezen naar paragraaf 3.1.3.

Het plangebied is opgenomen in drie van de vier kwaliteitskaarten. In de laag van de ondergrond is het gebied aangeduid als 'Rivierdeltacomplex'. Hierbij geldt als richtpunt dat in het rivierengebied het verschil tussen komgronden en oeverwallen herkenbaar moet blijven. Dat is met deze voorgenomen ontwikkeling niet aan de orde.

In de laag van de stedelijk occupatie is het plangebied aangeduid als 'steden en dorpen'.

Relevante richtpunten voor voorgenomen ontwikkeling zijn:

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de uitbreiding en ontwikkeling van studenten- en startersappartementen binnen een bestaande woonvoorziening.

Tot slot wordt het plangebied in de laag van cultuur- en natuurlandschappen aangeduid als 'Rivierdeltalandschappen'. Echter wordt ook aangegeven dat het eiland van Dordrecht meer onderdeel is van het stedelijk netwerk. De richtpunten voor Rivierdeltalandschappen zijn hier daarmee niet aan de orde.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie 1.0

Op 28 april 2021 is de omgevingsvisie Dordrecht versie 1.0 vastgesteld. Deze omgevingsvisie streeft naar een 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 het coalitieakkoord zijn zes leidende principes vastgesteld: Dordrecht Groeit, Dordrecht Zorgt, Dordrecht Verdient, Dordrecht Verbindt, Dordrecht Geeft Ruimte en Dordrecht Neemt Verantwoordelijkheid. Dordrecht Groeit is een belangrijk leidend principe. Bij elke keuze wordt de vraag gesteld of dit bijdraagt aan de zes principes.

Naast de zes principes vormt samenwerking een belangrijk onderdeel van de sturingsfilosofie van Dordrecht. Om de doelen te behalen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren wordt zoveel mogelijk samengewerkt.

Om de groeiopgave te faciliteren is een nieuwe integrale visie nodig. De opgaven zijn groot, maar de fysieke ruimte beperkt. In de omgevingsvisie staan zeven doelen centraal die gelden als randvoorwaarden en bijdragen aan de groeiambitie. Het gaat om de volgende zeven doelen:

- Dordrecht is een aantrekkelijke stad;
- een bereikbare stad;
- een gezonde stad;
- een stad met een uitstekend vestigingsklimaat;
- in 2035 klimaatbestendig;
- in 2050 energieneutraal;
- en beschermend en bevorderend voor biodiversiteit.

Per gebied zijn het benodigde aantal nieuwe woningen en arbeidsplaatsen bepaald. Bij de nieuwe woningen is het belangrijk een gevarieerd woningaanbod te realiseren zodat er ruimte is voor iedere doelgroep.

Woonvisie

Het woonbeleid van Dordrecht en de Drechtsteden (vastgesteld op 12 december 2017) is gericht op het vergroten van de diversiteit in het woningaanbod en verbeteren van het woonklimaat van Dordrecht.

In Dordrecht zijn relatief (te) weinig woningen die na 2000 zijn opgeleverd. Gezien de bevolkingsprognose en woningbehoefteramingen is er in alle segmenten behoefte aan meer nieuwbouw.

In lijn met de doelstellingen van de woonvisie heeft in Oud-Krispijn de afgelopen jaren op grote schaal herstructurering plaatsgevonden. Dit had ten doel de kwaliteit van de sociale huurwoningen te verbeteren én de diversiteit van het woningaanbod te verbreden door meer woningen in het marktsegment (koop en huur) toe te voegen. De strategie voor Oud-Krispijn was erop gericht om eerst de verouderde sociale huurwoningen te vervangen door nieuwe sociale huurwoningen van hoge kwaliteit. Om vervolgens, nadat de wijk als geheel een positievere uitstraling had gekregen, de woningen in het marktsegment te realiseren. Van die laatste, afrondende fase is nu sprake.

Hoogbouw

In de Omgevingsvisie is ook een visie op de hoogbouw opgenomen. Hoogbouw is één van de manieren om te verdichten waarmee kwaliteit, identiteit en karakter gegeven kan worden aan selecte plekken in de stad. Met bijzondere gebouwen kan een positieve bijdrage geleverd worden aan het stadssilhouet. Een hoog gebouw op de juiste plek vergroot de oriëntatie en leesbaarheid van de stad. Het weidse uitzicht zorgt voor een bijzondere werk- en/of woonbeleving en vergroot de differentiatie in het woningaanbod.

Thureborgh valt in het gebied 'geplande hoogbouw Large'; een maximale bouwhoogte tussen de 50 en 65 meter. De hoogbouw bij Thureborgh zal een maximale bouwhoogte van 50 meter hebben. Deze verruiming van de bouwhoogte was reeds in de 4e herziening van de structuurvisie vastgesteld.

3.3.2 Bestemmingsplan Krispijn

In het kader van de tienjaarlijkse herziening is voor de wijk Krispijn op 28 oktober 2014 een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. In dat plan is het plangebied voor 'Wonen' bestemd. In het bouwplan wordt er bebouwing en hoogte toegevoegd. Een herziening van het bestemmingsplan is derhalve noodzakelijk.

DEEL 4 Omgevingsaspecten

4.1 Archeologie en cultuurhistorie

4.1.1 Regelgeving en beleid

Wet op de archeologische monumentenzorg

Het archeologisch bodemarchief is de belangrijkste bron voor onze oudste geschiedenis. Sinds 1 oktober 2007 regelt de Wet op de archeologische monumentenzorg als onderdeel van de Monumentenwet 1988 de bescherming en het behoud van archeologische waarden in de bodem. De archeologische zorgplicht ligt bij de gemeente.

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

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

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

Besluit ruimtelijke ordening

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

Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland

De Cultuurhistorische Atlas van Zuid-Holland geeft een overzicht van de cultuurhistorische kenmerken en waarden in Zuid-Holland. Onderdelen uit de Provinciale Structuurvisie (2010) zijn hier in opgenomen.

De atlas bestaat uit kaarten voor de drie onderdelen van de cultuurhistorie: archeologie, historische stedenbouw en historisch landschap. Ieder onderdeel bestaat uit twee kaarten die inzichtelijk maken wat in Zuid-Holland cultuurhistorisch van belang is en waarom:

- de kenmerkenkaart, waarop de kenmerkende nederzettingenpatronen, landschapspatronen en de archeologische opbouw van het landschap zijn weergegeven;

- de waardenkaart, waarop de waardevolle structuren van de kenmerkenkaart zijn gewaardeerd.

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

Gemeentelijk beleid archeologie

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

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

Archeologisch onderzoek in de gemeente Dordrecht is gericht op kenniswinst wat betreft de bewonings- en ontwikkelingsgeschiedenis van de stad en het Eiland. Van groot belang hierbij is het ontstaan en de ontwikkeling van de stad, de reconstructie van het (cultuur)landschap van het Eiland van Dordrecht en de relatie tussen stad en platteland vóór de ingrijpende St.

Elisabethsvloed van 1421. Hiermee sluit de gemeente aan op de Nationale Onderzoeksagenda Archeologie, waarin de relatie tussen mens en landschap in West Nederland binnen de middeleeuwse bewoningsgeschiedenis een speerpunt vormt en uitgewerkt moet worden. De provincie Zuid-Holland kent een grote waarde toe aan locaties die informatie bevatten over de ontginning van het veenlandschap in de middeleeuwen. Het is deze ontginning van het veen en de daarmee samenhangende structuren zoals kaden, dijken, sluizen en die ook nu nog beeldbepalend zijn voor het Hollands landschap. Het Eiland van Dordrecht speelt in landschap een opvallende rol vanwege het in 1421 verdronken en daarna volledig afgedekte landschap, waaraan de huidige Biesbosch een blijvende herinnering is.

Bij alle ingrepen in de bodem van Dordrecht dient zorg te worden besteed aan mogelijk aanwezige archeologische waarden.

Voor aanvang van grondwerkzaamheden dient dan ook onderzocht te worden of en waar zich archeologische sporen in het gebied aanwezig zijn en wat hun kwaliteit en waarde is. Als er archeologische behoudenswaardige waarden aanwezig zijn, dient de initiatiefnemer zorg te dragen voor behoud door planaanpassing of opgraven. Behoud in situ verdient daarbij de voorkeur. Bij vaststellen van archeologische waarden en het omgaan met behoudenswaardige waarden dient gewerkt te worden volgens de eisen van de gemeente Dordrecht. Deze verplichting geldt voor het gehele plangebied.

4.1.2 Onderzoek

Naar de eventuele aanwezigheid van archeologische waarden in het plangebied is onderzoek verricht. De resultaten van het bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen zijn neergelegd in het rapport "Nassauweg, Dordrecht" van mei 2009. Dit rapport is als bijlage 1 bij deze toelichting opgenomen.

Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat in de ondergrond van alle drie de deelgebieden van het plangebied een redelijk onverstoord klei-op-veen landschap aanwezig is van voor 1421. Het klei-op-veen niveau is aangetroffen op een diepte van 2,0 tot 3,0 m onder maaiveld met in de top van dit niveau op één plaats archeologische indicatoren. Op basis van de resultaten van het Inventariserend Veldonderzoek wordt geadviseerd om een archeologisch vervolgonderzoek uit te laten voeren indien in het plangebied dieper wordt gegraven dan 2,0 m onder maaiveld.

Cultuurhistorie

In het plangebied bevinden zich geen cultuurhistorisch waardevolle elementen waarmee in dit bestemmingsplan rekening dient te worden gehouden.

4.1.3 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat het mogelijk is een bouwplan te realiseren zonder eventuele archeologische waarden te verstoren. Daarmee is de uitvoerbaarheid aangetoond. Ter bescherming van de archeologische waarden is het verboden zonder vergunning dieper dan 2 meter te graven (heien uitgezonderd). Een vergunning wordt alleen verleend als op basis van archeologisch onderzoek is gebleken dat de archeologische waarden niet onevenredig worden geschaad.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

4.2.1 Regelgeving en beleid

Bij het opstellen van een bestemmingsplan met daarin woningen en bedrijven, dan wel die functies in de directe omgeving, dient rekening te worden gehouden met eventuele milieuhinder.

Uitgangspunt daarbij is dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke functies wordt milieuzonering toegepast. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de VNG-handreiking Bedrijven en Milieuzonering (editie 2009).

Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

4.2.2 Onderzoek

Onderhavige plan behelst de bouw van appartementen met bijbehorende voorzieningen. Er zijn geen hinderlijke bedrijven gepland binnen het plangebied. In de directe omgeving komen geen bedrijven voor. Het aspect bedrijven en milieuzonering is dan ook geen aandachtspunt bij de

voorgenomen herontwikkeling van de locatie. Gezien de bestemmingen in het vigerende bestemmingsplan en de afstanden tot het plangebied zijn er in de toekomst geen situaties te verwachten waarbij een knelpunt kan ontstaan.

4.2.3 Conclusie

Vanuit een oogpunt van "bedrijven en milieuzonering" bestaan er geen bezwaren tegen de in dit bestemmingsplan opgenomen bestemming en bouwmogelijkheden.

4.3 Bodemkwaliteit

4.3.1 Regelgeving en beleid

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

Bodemkwaliteitskaart Dordrecht

Op basis van alle bij de gemeente Dordrecht geregistreerde bodemonderzoeken is in 2002 de Bodemkwaliteitskaart Dordrecht opgesteld. Deze is in 2007 geactualiseerd. Op deze kaart staat weergegeven wat de algemene bodemkwaliteit van de grond van een bepaalde zone in Dordrecht is. Hierbij wordt geen rekening gehouden met verontreinigingen veroorzaakt door lokale bronnen zoals bijvoorbeeld tankstations, wasserettes en andere verontreinigende activiteiten. Voor grond waarin bodemverontreinigingen voorkomen gelden beperkingen bij hergebruik en afvoer van grond. Deze beperkingen verschillen per locatie en worden bepaald aan de hand van de eisen welke gesteld worden in de Wet Bodembescherming, het Bouwstoffenbesluit en het Gemeentelijk Grondstromenbeleid.

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

4.3.2 Onderzoek

APS-Milieu heeft een verkennend bodemonderzoek en asbest in grond-onderzoek uitgevoerd op de locatie Mauritsweg 157 (bijlage 2), d.d. mei 2020.

Op de onderzoekslocatie en in de directe omgeving zijn eerder bodemonderzoeken uitgevoerd:

1. Historisch onderzoek Zorgcentrum Thureborgh, Mauritsweg 157 te Dordrecht, MH Poly Consultants & Engineers, kenmerk B09.112.H1, 8 december 2009;
2. Verkennend onderzoek NEN5740, BK bodem, 17 oktober 2014;
3. Verkennend bodemonderzoek Mauritsweg 157, voormalig verzorgingstehuis Thureborgh, te Dordrecht, Adviesbureau Adverbo, kenmerk 15.10.0277.0240, 7 mei 2015.

Uit de resultaten van het vooronderzoek, de veldwerkzaamheden en de uitgevoerde analyses wordt het volgende geconcludeerd:

- De bovengrond is plaatselijk (boring 23 en 34, traject 0-0,5 m-mv) sterk verontreinigd met PAK. Op basis van onderhavig bodemonderzoek is het niet mogelijk om de omvang van de PAK verontreiniging vast te stellen. Aanbevolen wordt een nader bodemonderzoek uit te voeren naar de omvang van de aangetroffen sterke verontreiniging met PAK.
- De bovengrond ter plaatse van de brandplaats is matig verontreinigd met PAK. De verontreiniging is te relateren aan het aangetroffen houtskool. De bovengrond ter plaatse van de overige onderzochte noordelijke terreindelen bevat een lichte verontreinigingen met PAK. De matige verontreiniging met PAK is slechts lokaal aanwezig (brandplaats). Aanvullend onderzoek naar de omvang van deze matige verontreinigingen wordt derhalve niet zinvol geacht.
- Het grondwater is plaatselijk maximaal matig verontreinigd met barium. Omdat geen sprake is van een antropogene bron voor barium op de locatie, zal dit een van nature verhoogde achtergrondconcentratie betreffen. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

- Ten behoeve van het verwijderen van de matige/sterke verontreinigingen met PAK wordt aanbevolen na uitvoering van het nader bodemonderzoek een saneringsplan op te stellen en ter goedkeuring aan te bieden aan het bevoegde gezag.
- Asbest is niet aangetroffen.

4.3.3 Conclusie

Vanuit het oogpunt van "bodemkwaliteit" bestaan er geen bezwaren tegen de in dit bestemmingsplan opgenomen bestemming en bouwmogelijkheden.

4.4 Duurzaamheid

4.4.1 Regelgeving en beleid

Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4)

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

De verschillende transities zijn ondergebracht in drie clusters:

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

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

Maatschappelijk Duurzaam Ontwerpen

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

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

Voor nieuwbouwwoningen geldt dat ze moeten voldoen aan de BENG-norm (nieuwbouw dient per 1 juli 2020 aan de Bijna Energieneutrale Gebouw eisen voldoen). Tevens worden de woningen aangesloten op het warmtenet en worden de daken benut voor de opwekking van duurzame energie.

Omgevingsvisie 1.0

In de omgevingsvisie is het beleid van de gemeente ten aanzien van duurzaamheid beschreven, met concrete doelen voor klimaat en energie.

4.4.2 Onderzoek

Bij de totstandkoming van het bouwplan is een bouwplan ontwikkeld dat voldoet aan het gemeentelijke beleid.

Bij de aanvraag van omgevingsvergunning wordt getoetst aan de nieuwe norm uit het bouwbesluit.

4.4.3 Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet aan het beleid op het gebied van duurzaamheid.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Regelgeving en beleid

Toetsingskader Externe Veiligheid

Onderdeel van de ruimtelijke opgave is dat er bijzondere aandacht wordt besteed aan onder meer de externe veiligheidsaspecten. Conform het in Dordrecht vastgestelde Toetsingskader Externe Veiligheid wordt in deze paragraaf aandacht besteed aan plaatsgebonden risico, groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten. Voor dat bij resteffecten conclusies worden getrokken wordt nog ingegaan op de door de provincie voorgeschreven CHAMP-benadering.

Bij Externe Veiligheid gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven.

Binnen de EV worden twee normstellingen gehanteerd:

Het Plaatsgebonden Risico (PR) richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor burgers. Het Groepsrisico (GR) stelt beperkingen aan de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlidensrisico op een bepaalde plaats. Bij plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een transportroute overlidst als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op deze transportroute, er van uitgaande dat die persoon onbeschermd en permanent op deze plaats aanwezig is. Anders gezegd, het plaatsgebonden risico is een rekenkundig begrip. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zogenoeten: risicocontour). Dergelijke contouren zijn van belang bij de beoordeling of een risicovolle activiteit of een risicogevoelige bestemming op een bepaalde plaats kan worden toegelaten.

Voor plaatsgebonden risico is door de rijksoverheid voor nieuwe situaties een grenswaarde vastgesteld van 10-6/jaar.

Groepsrisico

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlidst als direct gevolg van één ongeval op de transportroute waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergegeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare. Hoe meer personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico kan worden weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de cumulatieve kansen per jaar op ten minste dat aantal slachtoffers.

Het groepsrisico is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico een oriënterende waarde.

Besluit externe veiligheid transportroutes

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

Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs)/ Regeling basisnet

Het basisnet beoogt een duurzaam evenwicht te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren, de bebouwde omgeving langs die wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren en de veiligheid van omwonenden. Op basis van de Wvgs worden in de Regeling basisnet, de tot het basisnet behorende infrastructuur vastgelegd inclusief de daarbij behorende risicoplafonds.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is sinds 27 oktober 2004 van kracht. Het besluit verplicht gemeenten risicovolle situaties van inrichtingen ten opzichte van kwetsbare bestemmingen binnen 3 jaar te saneren als het plaatsgebonden risico hoger is dan 10⁻⁶ voor 2010. Voor wat betreft het groepsrisico is de verantwoordingsplicht wettelijk geregeld. Krachtens het Bevi moeten alle besluiten in het kader van de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke Ordening integrale aspecten van externe veiligheid afwegen.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

Sinds 1 januari 2011 geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Hierin zijn risicoafstanden opgenomen voor ondergrondse buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Voor wat betreft het groepsrisico is de verantwoordingsplicht wettelijk geregeld. Het Bevb werkt door in besluitvorming op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet ruimtelijke ordening, zoals bestemmingsplannen.

Provinciaal beleid: Beleidsplan externe veiligheid (CHAMP)

De provincie ambieert een veiliger Zuid-Holland. Zij wil voorkomen dat risicovolle activiteiten gevestigd worden in de omgeving van grote groepen mensen of dat een nieuwe ontwikkeling gepland wordt binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Het is niet altijd te voorkomen dat dit soort functies gecombineerd worden en het groepsrisico toeneemt. In dat geval vraagt de provincie van de verantwoordelijke bestuurders dat zij een verantwoording groepsrisico schrijven: een heldere en transparante toelichting waarin zij uitleggen waarom deze ontwikkeling op deze locatie noodzakelijk is. Hierover zegt de PSV dat op basis van een verantwoording groepsrisico aannemelijk moet worden gemaakt dat op termijn in de eindsituatie wordt voldaan aan de oriëntatiewaarde en dat daarbij de CHAMP-methodiek door de provincie als toetsingskader wordt gebruikt. CHAMP is een acroniem voor: Communicatie, Horizon, Anticipatie, Motivatie en Preparatie. Eerder genoemd toetsingskader is een aanvulling op en in sommige gevallen een invulling van CHAMP. De voorgenomen ontwikkeling wordt met behulp van de CHAMP methodiek tegen het licht gehouden.

Omgevingsvisie 1.0

In de Omgevingsvisie 1.0 is het plangebied onderdeel van de Spoorzone en aangewezen als een hoog stedelijk woonmilieu waarbinnen de woonfunctie dominant aanwezig is. In de afweging van een aanvaardbaar maatschappelijk risico wordt gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico: 4 maal de oriëntatiewaarde.

4.5.2 Onderzoek

In bijlage 2 van de Regeling basisnet is aangegeven dat de afstand van het midden van de spoorbaan tot de 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour, ter hoogte van het de ontwikkeling Thureborgh, is gelegen op een afstand van 18 tot 31 meter uit het hart van de spoorbundel. De beoogde ontwikkeling ligt buiten deze contour.

Ter bepaling van de hoogte van het groepsrisico als gevolg van deze ontwikkeling heeft Arcadis een risicoanalyse uitgevoerd ("Herontwikkeling Thureborgh- Onderzoek Externe Veiligheid, 29 januari 2020). Dit onderzoek is te vinden in bijlage 3.

Uit dit onderzoek blijkt dat als gevolg van de herontwikkeling van Thureborgh het hoogste groepsrisico per kilometer in de toekomstige situatie toe neemt van 2.867 maal de oriëntatiewaarde in de huidige situatie naar 3.604 maal de oriëntatiewaarde. Worden ook de in uitvoering zijnde projecten in de omgeving van Thureborg mee genomen in de analyse (Oranjepark en Burgraad) stijgt het maximale groepsrisico naar 3.714 maal de oriëntatiewaarde.

Naast het groepsrisico is de modernisering van het omgevingsveiligheidsbeleid van belang. Dit beleid is vertaald naar een nieuwe aanpak onder de Omgevingswet.

Het plangebied voor Thureborgh is op 4 oktober 2019 door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aangewezen als gebied ter uitvoering van de Crisis- en herstelwet. Dat wil

zeggen dat de gemeente Dordrecht voor dit gebied al vooruit mag lopen op de komende Omgevingswet.

De omgevingswet introduceert, met het opnemen van aandachtsgebieden voor brand, explosie en gifwolken, een meer effectgerichte benadering van het groepsrisico. Het plan is gelegen op ca. 50 meter vanaf de zijkant van het spoor en ligt hiermee in de aandachtsgebieden explosie.

Gegeven de berekende hoogte van het groepsrisico voldoet de ontwikkeling aan de in de in de Omgevingsvisie 1.0 opgenomen uitgangspunten voor externe veiligheid. Derhalve is de bouw van woningen binnen de aandachtsgebieden aanvaardbaar is, mits, gelet op de aandachtsgebieden, voldaan wordt aan de volgende aanvullende voorwaarden:

- De, binnen het aandachtsgebied toxisch te bouwen woningen voldoen aan de bouwvoorschriften voor toxisch zoals die straks onder de Omgevingswet gelden;
- De, binnen de aandachtsgebied explosie vanwege het spoor, voldoen aan de bouwvoorschriften voor explosie zoals die straks onder de Omgevingswet gelden;
- in het woongebied wordt altijd voldaan aan de eis van voldoende blusvoorzieningen en de eis van tweezijdige toegankelijkheid voor hulpdiensten; en
- binnen de explosie aandachtsgebieden vanwege het spoor mogen geen zeer kwetsbare gebouwen worden gebouwd.

Daarnaast is het van belang om de toepassing van losliggend hard dakbedekkingsmateriaal, zoals grind te vermijden, dit kan door de drukgolf van een explosie als vliegvuil schade in de omgeving veroorzaken. Er kunnen personen geraakt worden of beglazing van gebouwen kan worden blootgesteld aan puntbelastingen. Glas dat bestand is tegen dat soort puntbelastingen moet (deels) aan andere specificaties voldoen dan scherfvrij glas, waardoor de glastoepassing complexer wordt. Door het toepassen van aaneengesloten tegelverharding, sedemdaken of andere vergelijkbare toepassingen wordt de kans op vliegvuil dat puntbelastingen veroorzaakt verminderd.

4.5.3 Conclusie

Vanuit het oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van dit bestemmingsplan. Op de planverbeelding is een veiligheidszone opgenomen. In de regels is bepaald dat het college binnen deze zone medewerking kan verlenen aan nieuwbouw van woningen. Het college zal daarbij de afweging maken zoals aangegeven in paragraaf 4.5.

4.6 Natuur

4.6.1 Regelgeving en beleid

Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming is op 1 januari 2017 in werking getreden en voegt drie "oude" natuurwetten samen: de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. De Wet natuurbescherming kent naast de algemene zorgplicht (artikel 1.11) nog drie hoofdstukken die van belang zijn voor ruimtelijke ingrepen. Dit betreft hoofdstuk 2 (gebiedsbescherming), hoofdstuk 3 (soortbescherming) en hoofdstuk 4 (houtopstanden). Hoofdstuk 2 van de Wet richt zich op de gebieden die zijn aangewezen op basis van de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Natura 2000-gebieden. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de soortenbescherming.

De Wet natuurbescherming kent 4 beschermingsregimes voor soorten:

- art 3.1: bescherming van vogels die onder de Vogelrichtlijn vallen – dit zijn alle vogels;

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

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

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

Beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur 2008-2013

In 2008 heeft de gemeenteraad het Beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur 2008-2013 vastgesteld. De doelstelling van de SES is behoud en ontwikkeling van natuur met een optimale diversiteit, waarbij zoveel mogelijk wordt uitgegaan van gebiedseigen soorten en habitats.

De Stedelijke Ecologische Structuur is opgehangen aan een aantal thema's. Een van de thema's is "Dordrecht rivierstad". Het water en de nabijheid van de Biesbosch drukken hun stempel op de natuur in de stad.

4.6.2 Onderzoek

Naar de aanwezigheid van beschermde planten- en diersoorten heeft onderzoek plaatsgevonden. Dit onderzoek ("*Quickscan wet natuurbescherming Mauritsweg 157 Dordrecht*" ATKB, april 2020) is opgenomen in bijlage 4 bij deze toelichting.

De conclusie van het onderzoek luidt als volgt:

De Huismus, bosuil, gewone dwergvleermuis, ruige vleermuis en laatvlieger maken gebruik van de planlocatie. Door de werkzaamheden worden mogelijk nesten, verblijfplaatsen en foerageergebied verstoord of vernietigd. Er is aanvullend onderzoek nodig naar de huismussen en vleermuizen en de volgende voorzorgmaatregelen moeten worden genomen:

Aanvullend onderzoek

Er is aanvullend onderzoek uitgevoerd ('*Ecologisch onderzoek Thureborgh*', ATKB/Bureau Bakker, , d.d. 14 december 2020, zie bijlage 4a) naar de aanwezigheid van huismussen en vleermuizen. Tijdens de veldbezoeken zijn geen huismussen meer in het plangebied aangetroffen. Tijdens het tweede bezoek zijn wel twee zingende mannetjes aangetroffen in de woonwijk ten oosten van het plangebied, op een afstand van ten minste 400m. Alleen bij de quickscan zijn er huismussen in het plangebied waargenomen. In de veldbezoeken daarna is er geen enkel exemplaar meer in het plangebied gezien. Er hebben geen huismussen in het plangebied gebroed. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er geen huismussen aanwezig zijn in het projectgebied.

In het plangebied en de directe omgeving zijn wel de ruige- en de gewone dwergvleermuis waargenomen.

In de bebouwing binnen het plangebied bevindt zich één kraamverblijfplaats en vier zomer-/paarverblijfplaatsen van tenminste 25 gewone dwergvleermuizen. Hoewel de exacte locatie bij het onderzoek niet is vastgesteld, gaan we er vanuit dat de kraamkolonie zich in de noordwestvleugel op de binnenplaats van de Hospice bevindt – eventuele andere plaatsen zijn

door middel van inspecties uitgesloten. Er is geen essentieel foerageergebied of een essentiële vliegroute in of in de directe omgeving van het plangebied. Wel is het plangebied in gebruik als niet-essentieel foerageergebied, en grenst er een foerageergebied van een kraamkolonie aan het plangebied. Als gevolg van de voorgenomen verbouwing in het plangebied is (mogelijk) sprake van het verstoren van individuen van vleermuizen en het verdwijnen van verblijfplaatsen (overtreding artikel 3.5 lid 2 Wnb).

Voor het aantasten van bewoonde nesten kan in de regel geen ontheffing Wet Natuurbescherming worden verkregen. De overtreding kan worden voorkomen door de volgende maatregelen:

- De groenstrook rondom de noordwestvleugel, en het aangrenzende Weizigtpark ongemoeid laten. Geen bomen kappen aan de noord- en westzijde van het plangebied, tenzij dit gebeurt onder ecologische begeleiding door een erkend ecooloog.
- Werken buiten het globale broedseizoen (1 maart tot 1 september), tenzij een ecooloog een locatie heeft vrijgegeven.
- Bij werkzaamheden binnen het broedseizoen vogels weren bij geschikte structuren (vegetatie/bebouwing) binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden. Dit moet worden uitgevoerd onder ecologische begeleiding door een erkend ecooloog.

Door de aard van de geplande werkzaamheden is het noodzakelijk om een ontheffing Wet natuurbescherming aan te vragen omdat negatieve effecten op vleermuizen (verstoring en aantasting verblijfplaatsen), ook met voorzorgsmaatregelen, niet kunnen worden voorkomen. Het doden van vleermuizen kan relatief eenvoudig worden voorkomen door het plaatsen van vleermuiswerende maatregelen, waardoor ontheffing noodzakelijk is. De procedure is inmiddels in gang gezet.

4.6.3 Conclusie

Vanwege de aanwezigheid van vleermuizen moet een ontheffing Wet Natuurbescherming aangevraagd worden. Daarnaast moeten ook maatregelen worden genomen om te voorkomen dat vleermuizen worden gedood of nesten worden aangetast.

4.7 Geluid en trillingen

4.7.1 Regelgeving en beleid

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

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

Wegverkeerslawaai

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

Industrielawaai

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

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

Spoorweglawaai

De geluidsbelasting ten gevolgen van railverkeer mag niet meer bedragen dan 55dB. De maximale ontheffingswaarde is 68 dB.

Emplacement

Naast het plangebied is een spoorwegemplacement gelegen. In de milieuvergunning van het emplacement is vastgelegd hoeveel geluid er van het emplacement mag komen. Met een geluidonderzoek moet inzichtelijk worden gemaakt op welke wijze in het bouwplan rekening is gehouden met dit geluid

Beleid hogere waarden

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

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

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

Trillingen

Vanwege de ligging langs het spoor moet mogelijk rekening worden gehouden met trillingen in het plangebied. Indien nieuwe woningen/gebouwen dichtbij het spoor (100 meter) zijn gepland kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer.

Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder dient het aspect trillingen in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten wel te worden afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is.

Prorail verwijst daarvoor naar de Handreiking Nieuwbouw en spoortrillingen. Daarin wordt geadviseerd een quickscan trillingshinder uit te voeren voor projecten die binnen 100 meter van het spoor liggen en nieuwe funderingen hebben. Daarnaast kan de gemeente in het bestemmingsplan regels stellen aan de omgang met trillingshinder door spoor. Een vergunning voor de bouw van een trillingshindergevoelig hoofdgebouw mag pas verleend worden als de ontwikkelaar inzichtelijk heeft gemaakt hoe omgegaan wordt met trillingshinder.

4.7.2 Onderzoek

Naar de geluidsbelasting op de gevels van de nieuwe woningen is onderzoek ("Herontwikkeling Thureborgh locatie - onderzoek geluid", DGMR Industrie, Verkeer en Milieu BV, 19 maart 2021) verricht. Deze is te vinden in bijlage 5. Tevens is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting van het naastgelegen spoorwegemplacement. (bijlage 5b)

Het akoestisch onderzoek wijst uit dat bij 201 van de 451 appartementen sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het railverkeer. Voor drie woningen geldt een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer.

Nergens is sprake van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde, zodat geen wettelijke verplichting bestaat voor de toepassing van dove gevels.

Maatregelen wegverkeer

De overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer betreft slechts één dB voor drie woningen. Maatregelen aan de bron en/of in de overdracht worden om die reden niet doelmatig geacht.

Maatregelen spoorwegverkeer

Voor 201 van de 451 appartementen wordt de voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai van 55 dB overschreden. De hoogte varieert van 56 dB t/m 66 dB. uit het akoestisch onderzoek blijkt dat bronmaatregelen weinig geluidreductie opleveren. Langs het spoor staat een geluidscherm met een hoogte van drie meter. Dit scherm wordt de komende jaren verlengd richting de ingang van het station en de toekomstige fietsenstalling. Er is onderzoek gedaan naar een scherm van 6 meter hoog. Ook dan blijft er nog een groot aantal van 124 appartementen waarvoor de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.

Pas met een scherm van 17 meter hoog is het mogelijk om bij alle woningen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde weg te nemen.

Een dergelijk scherm is stedenbouwkundig en financieel niet wenselijk en realiseerbaar.

Emplacement

Uit het onderzoek naar het geluid van het emplacement blijkt dat het langtijdgemiddeld geluidniveau ruim onder het geluidniveau ligt van het doorgaand treinverkeer. Waar het geluidniveau meer dan 50 dB(A) bedraagt wordt voldaan aan een geluidluw te openen deel (zie hieronder). Het hoogst berekende maximale geluidniveau bedraagt 72 dB(A). In de milieuvergunning voor het emplacement is vastgelegd dat waar sprake is van hoge maximale geluidniveaus, het binnenniveau in geluidgevoelige ruimten niet meer mag bedragen dan 55/50/45 dB(A) in de dag-/avond-/nachtperiode. De daarvoor benodigde gevelwering is minder dan de gevelwering die nodig is vanwege het doorgaand treinverkeer.

In de milieuvergunning van het emplacement is voorgeschreven dat op een aantal plaatsen de geluidschermen rondom het emplacement worden uitgebreid en dat op andere plekken gevelonderzoek moet worden uitgevoerd en waar nodig gevelmaatregelen moeten worden aangeboden aan de eigenaren. Ook ter plaatse van dit plangebied wordt het geluidscherm

uitgebreid met een verlenging. Dit scherm krijgt een hoogte van drie meter. Een hoger scherm is vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk. Ten aanzien van de nieuwe woningen moet de initiatiefnemer aantonen dat voldaan wordt aan voldoende gevelwering.

Toets aan het gemeentelijk beleid

Het bouwplan betreft 451 appartementen met een geringe oppervlakte en voornamelijk eenzijdig georiënteerd. De doelgroep is studenten en jongeren, beide met een tijdelijk contract. Vanwege de eenzijdige oriëntatie voldoen de woningen waarvoor hogere waarden nodig zijn niet aan het gemeentelijk beleid voor wat betreft een geluidluwe zijde. Om die reden zijn aanvullende afspraken gemaakt. Die komen er op neer dat elke verblijfsruimte moet beschikken over minimaal één te openen deel dat geluidluw is uitgevoerd. Geluidluw is daarbij gedefinieerd als de voorkeursgrenswaarde plus 3 dB. Dat geldt ook voor het geluid afkomstig van het emplacement, waarbij de geluidbelasting dan ten hoogste 53 db(A) mag bedragen. De maatregel die hierbij op gebouwniveau wordt genomen is het plaatsen van voorzetramen. De ten hoogste toegestane geluidbelasting van 53 dB(A) wordt getoetst op de gevel achter het betreffende voorzetraam. Op het overige deel van de gevel mag de geluidbelasting hoger zijn.

Naast bovenstaande afspraak is in het besluit hogere waarden vastgelegd dat voor de woningen een binnenniveau wordt gegarandeerd conform de eisen voor nieuwbouw uit het Bouwbesluit en dat er een gemeenschappelijke buitenruimte wordt gerealiseerd waar voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde.

Trillingen

Het bestemmingsplan voorziet voor een groot deel in nieuwbouw op bestaande bouw, dus op de huidige funderingen. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden op de begane grond op ca 85 meter van het spoor een woongebouw te realiseren, achter de huidige bebouwing. Het concrete bouwplan is nog niet bekend, ook is nog niet bekend of de bestaande fundering wordt behouden. Dit maakt het lastig om op voorhand onderzoek naar trillinghinder uit te voeren. Om die reden wordt er voor gekozen de onderzoeksplicht door te schuiven naar de bouwplanfase. Dit is mogelijk op basis van de Crisis- en herstelwet (zie paragraaf 2.3). Bij de vergunningaanvraag zal de ontwikkelaar aan moeten geven hoe omgegaan wordt met mogelijke trillingshinder.

4.7.3 Conclusie

Omdat de hoogst toelaatbare geluidbelasting voor het wegverkeerslawaai en spoorwegverkeer overschreden wordt, zijn in dit bestemmingsplan hogere waarden vastgelegd.

Voor trillingen is in artikel 10.1 opgenomen dat in de zone langs het spoor rekening gehouden moet worden met trillingshinder. Dit kan door middel van onderzoek gedaan worden. Hoe dit onderzoek wordt vormgegeven is aan de initiatiefnemer. Geadviseerd wordt de Handreiking Nieuwbouw en spoortrillingen hierop te raadplegen.

4.8 Groen

4.8.1 Regelgeving en beleid

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

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

4.8.2 Onderzoek

Thureborgh ligt in het Weizigtpark en sluit aan bij de parkstructuur. Er wordt niet in het park gebouwd. De monumentale bomen die onderdeel zijn van het oude landgoed blijven behouden.

4.8.3 Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet aan het beleid van de gemeente.

4.9 Luchtkwaliteit

4.9.1 Regelgeving en beleid

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

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

Artikel 15.6, eerste lid, onder c van de Wet milieubeheer biedt de mogelijkheid om projecten te realiseren die "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdragen aan de concentratie van een stof waarvoor de richtlijnen een grenswaarde bevatten. Nadere toetsing aan de grenswaarden is in dat geval niet nodig.

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

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

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

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

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

4.9.2 Onderzoek

In het luchtkwaliteitsonderzoek ("*Thureborgh-onderzoek luchtkwaliteit*", DGMR, 2 december 2020, zie ook bijlage 6) is geconcludeerd dat het plan voldoet aan de luchtkwaliteitseisen. Een project of plan kan doorgang vinden wanneer het "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Nieuwbouwprojecten met maximaal 1.500 woningen zijn NIBM. Het plan voorziet in de bouw van maximaal 451 woningen. Hiermee draagt het project per definitie niet in betekenende mate bij aan de verschillende concentraties.

4.9.3 Conclusie

Het omgevingsaspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan. Voor het stikstofonderzoek wordt verwezen naar paragraaf 4.10.

4.10 Stikstof

4.10.1 Regelgeving en beleid

Natura 2000-gebieden

In Nederland zijn ruim 160 Natura 2000-gebieden. Dit zijn natuurgebieden met een Europese beschermingsstatus en bestaat uit gebieden die zijn aangewezen onder de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Beide Europese richtlijnen zijn belangrijke instrumenten om de Europese biodiversiteit te waarborgen. 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 natuurbeschermingvergunning (Wnb-vergunning) noodzakelijk.

PAS

In 2009 werd afgesproken het stikstofprobleem 'programmatisch' te gaan aanpakken. Dit heeft geleid tot 'Programma Aanpak Stikstof' (PAS). Met het PAS is ontwikkelingsruimte beschikbaar gesteld voor nieuwe economische ontwikkelingen (projecten). Tegelijkertijd zijn met het PAS maatregelen vastgesteld waarmee geborgd wordt dat de natuurlijke kenmerken van de natuurgebieden niet worden aangetast. Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 is de basis voor het verlenen van vergunningen onder het PAS komen te vervallen. Derhalve moet worden gesteld dat vergunningen nog slechts kunnen worden verleend indien is aangetoond dat er géén sprake is van een toename van (meer dan 0,05 mol/ha/jaar) stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied. In dat geval is er in ieder geval geen sprake van significant negatieve effecten ten aanzien van stikstof en is een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming niet aan de orde.

4.10.2 Onderzoek

Er is onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke stikstofdepositie "*Onderzoek stikstofdepositie herontwikkeling Thureborgh*", DGMR, 2 december 2020) verricht. Deze is te vinden in bijlage 7.

Voor het berekenen van de stikstofdepositie op de relevante Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied is gebruik gemaakt van AERIUS Calculator 2020. In de berekeningen zijn de emissies van NOX en NH3 van de relevante bronnen meegenomen. Het gaat hierbij om:

- Woningen (gebruiksfase);
- Verkeersbewegingen binnen en buiten het plangebied (gebruiksfase en aanlegfase);
- Bouwwerkzaamheden (aanlegfase).

Woningen (gebruiksfase)

Het voornemen bestaat uit de gecombineerde verbouwing, optopping en nieuwbouw van het bestaande gebouw. In de huidige situatie wordt het gebouw gebruikt voor studentenhuisvesting, deze zijn aangesloten op het gasnetwerk. Het nieuwe bouwvolume is ook bestemd voor de functie wonen, voor young professionals. In de herontwikkeling worden alle nieuwe woningen gasloos uitgevoerd. Het nieuwe complex zal circa 450 huurappartementen hebben.

De installaties van de huidige en blijvende woningen veroorzaken dezelfde hoeveelheid stikstofemissies.

De vervoersbewegingen zijn berekend op basis van de kengetallen uit de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren; van parkeerkencijfers naar parkeernormen'.

Bouwfase

Gedurende het eerste jaar vinden de zware constructiewerkzaamheden plaats, zoals de aanleg van fundering en de realisatie van de opbouw. In het tweede jaar wordt het complex afgebouwd en woonrijp gemaakt.

Uit de berekening van zowel de gebruiks- als de bouwfase volgt dat het plan geen relevante bijdrage heeft op de stikstofgevoelige natuurgebieden. De berekende depositie voldoet voor beide fases aan de afgeronde grenswaarde van 0,00 mol/ha/jaar.

4.10.3 Conclusie

Uit de rekenresultaten van AERIUS Calculator 2020 blijkt dat er ten gevolge van de beoogde planontwikkeling geen stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden plaatsvindt. Derhalve zijn 'significante (negatieve) effecten' op beschermde natuurgebieden ten aanzien van stikstofdepositie uit te sluiten. Een vergunning in het kader van de Wnb is derhalve niet aan de orde.

4.11 Verkeer en vervoer

4.11.1 Regelgeving en beleid

Mobiliteitsplan Dordrecht

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

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

4.11.2 Onderzoek

Deze woningbouwlocatie kan gebruik maken van het bestaande wegennet. Nieuwbouw moet voldoen aan de parkeernormen van de gemeente Dordrecht. Hiervoor hanteert de gemeente de "Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten".

Op basis van het nu bekende bouwplan is nagegaan of voldaan kan worden aan dit beleid.

De parkeervraag dient te worden opgelost op eigen terrein, binnen het plangebied. Hiervoor is een memo door RHO adviseurs opgesteld (zie bijlage 8). Hierin is in samenspraak met de verkeerskundige van de gemeente de fiets- en autoparkeervraag onderbouwd.

De beoogde ontwikkeling bestaat uit een uitbreiding van het huidige campus-complex. Er worden in totaal maximaal 451 wooneenheden gerealiseerd.

Er wordt in de parkeerbehoefteberekening rekening gehouden met 225 eenheden bewoond door studenten en 226 eenheden bewoond door niet-studenten.

Het gebruik van fiets en openbaar vervoer zal voor de doelgroep studenten hoog zijn. Omdat de ligging van de Thureborgh Campus op korte afstand van station Dordrecht is en er sprake is van een goede bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer zal het autobezit laag zijn.

Door de gemeente is om die redenen voorgesteld dat voor de studenteneenheden een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woonunit wordt gehanteerd. Deze norm sluit tevens aan bij de landelijke CROW kencijfers in categorie 'Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig'.

Reductiefactoren

Voor de overige jongerenwoningen (niet-studenten) geeft het gemeentelijk parkeerbeleid een norm van 0,6 parkeerplaats per woning (woningen kleiner dan 40 m²). Het bezoekersaandeel is daarbij 0,3 parkeerplaats per woning. Indien in de nabijheid van een nieuwbouwproject sprake is van de aanwezigheid van OV-voorzieningen (halte /station) mag op de parkeernorm een reductiepercentage worden toegepast. Dordrecht CS bevindt zich binnen 500 meter loopafstand vanaf de projectlocatie; er mag daarom een reductiefactor van 20% worden toegepast op de gegeven parkeernorm.

Indien een nieuwbouwproject is gesitueerd in de directe nabijheid van kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen mag op de parkeernorm een reductiefactor van 10% worden toegepast (bij een hoge kwaliteit fietsvoorziening). Er worden hoge kwaliteit gezamenlijke stallingen gerealiseerd voor bewoners en bezoekers van de campuswoningen. Tot slot wordt ingezet op het gebruik van de P+R-voorziening Weeskinderendijk, in dat kader mag op de reguliere parkeernorm een reductiefactor van 5% worden toegepast indien het nieuwbouwproject binnen een maximale afstand van 1.500 meter. Dit is voor de Thureborgh Campus het geval. Vervolgens kan te voet (circa 15 minuten) of met de bus de campus worden bereikt. Het totale reductiepercentage op de parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per woning bedraagt voor deze locatie dus 35%. Omdat voor de studentenwoningen al wordt gerekend met een lagere parkeernorm worden daar geen reductiefactoren op toegepast.

Na toepassen van de reducties voor de ligging t.o.v. openbaar vervoer en de hoge kwaliteit fietsvoorziening bedraagt de normatieve parkeerbehoefte 111 parkeerplaatsen.

Deelauto's

De initiatiefnemer heeft het voornemen om op een aantal parkeerplaatsen (8 stuks) deelauto's te stallen. Over het algemeen wordt de verhouding aangehouden dat één autoparkeerplaats met deelauto vijf reguliere autoparkeerplaatsen vervangt. Dat betekent een afname van $(5 * 8 =)$ 40 parkeerplaatsen minder. Wel moet er nog rekening worden gehouden met 8 parkeerplaatsen waarop de deelauto's worden gestald.

Aanwezigheidspercentages

Vervolgens wordt gekeken naar de aanwezigheidspercentages. Het maatgevende moment bij deze ontwikkeling ligt op de werkdagavond. De berekende parkeerbehoefte is op dat moment van de week het hoogst. De parkeerbehoefte voor bewoners is dan 90% van het totaal (excl. deelauto's) en voor bezoekers 80% van het totaal. Op het maatgevende moment (werkdagavond) bedraagt de parkeerbehoefte 60 parkeerplaatsen. Inclusief de deelautoplaatsen, die niet kunnen worden ingezet voor dubbelgebruik, betekent dat een parkeerbehoefte van 68 parkeerplaatsen, waarvan 8 deelautoplaatsen.

Fietsparkeren

Met de ontwikkeling is een gezamenlijke fietsenstalling met een BVO van 800 m² beoogd. In totaal bedraagt de fietsparkeerbehoefte van het woonprogramma 947 stallingsplaatsen (541 stallingsplaatsen voor bewoners, 406 voor bezoekers). Rekening houdend met een gemiddelde oppervlakte van circa 0,8 m² per stallingsplaats, is de te realiseren fietsenstalling ruim voldoende om aan de fietsparkeervraag te kunnen voldoen.

4.11.3 Conclusie

Het onderzoek toont aan dat binnen de regels van dit bestemmingsplan een bouwplan gerealiseerd kan worden dat voldoet aan de gemeentelijke verkeerbeleid en de beleidsregels voor parkeren. In het kader van de omgevingsvergunning bouwen zal straks de definitieve toetsing aan de beleidsregels plaatsvinden.

4.12 Water

4.12.1 Regelgeving en beleid

Nationaal Bestuursakkoord Water

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

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

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

Waterwet

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

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

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

Waterbeheerprogramma 2016-2021

Vanaf 2016 is er een nieuw waterbeheerprogramma van kracht. Het programma bestaat uit een statisch en een dynamisch deel. Het statisch deel bevat de doelen die het waterschap wil bereiken, zowel op de lange termijn als voor de planperiode. Het dynamisch deel bevat de maatregelen die nodig zijn om de doelen uit het statisch deel te realiseren.

Het plan bevat doelen en maatregelen voor de thema's Calamiteitenzorg, Water en Ruimte, Waterveiligheid, Voldoende Water, Schoon water en Waterketen. Voor het thema water en ruimte is de nadere uitwerking van de deltabeslissing ruimtelijke adaptatie de belangrijkste ontwikkeling. Hierbij wordt uitgegaan van meerlaagse veiligheid: preventie (laag 1), ruimtelijke inrichting (laag 2) en crisisbeheersing (laag 3). Voor Hollandse Delta ligt de nadruk op de eerste laag: een overstroming voorkomen door middel van (primaire) waterkeringen. Voor de tweede laag is als doel geformuleerd dat de ruimtelijke inrichting bijdraagt aan het beperken van de gevolgen van een overstroming.

Stedelijk Waterplan

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

Het eiland van Dordrecht heeft een klimaatbestendig, veilig, mooi en gezond watersysteem. Het heeft voldoende veerkracht voor het opvangen van zowel extreme neerslag als langere periodes

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

4.12.2 Onderzoek

De ontwikkeling betreft het optoppen van bestaande gebouwen en nieuwbouw ter plaatse van de huidige parkeerplaats. Het nieuw te creëren binnenterrein wordt heringericht. Hier worden 68 parkeerplaatsen voorzien. Er is sprake van een toename van verhard oppervlak van meer dan 500 m². Dat betekent dat moet worden voorzien in watercompensatie. Het waterschapsbeleid schrijft voor dat compensatie (10% van de toename verhard oppervlak) in de vorm van functioneel openwater moet worden aangelegd. Ter plaatse is onvoldoende terrein aanwezig om te kunnen voorzien in deze behoefte.

In afstemming met het bevoegd gezag wordt gezocht naar alternatieve oplossingen. Hierbij gaat de voorkeur uit naar de toepassing van waterdoorlatende bestrating en halfverharding in combinatie met grindkoffers voor het vasthouden van hemelwater. Bij eventuele sloop wordt de wateropgave meegenomen in het ontwerp van de aansluiting met het Weizigtpark. De wateropgave wordt nog nader uitgewerkt bij de definitieve terreininrichting.

De nieuwe woningen worden voor de afvoer van vuilwater aangesloten op het bestaande gemeentelijk rioleringsstelsel. Dit is in lijn met het beleid van het waterschap.

Het plangebied is niet gelegen in of binnen een beschermingszone van een primaire of secundaire waterkering, of nabij een primaire of secundaire watergang. Er spelen geen waterschapsbelangen

Conclusie

Ten aanzien van het aspect water geldt dat de ontwikkeling geen belangrijke negatieve effecten heeft voor het milieu. In afstemming met het bevoegd gezag wordt een oplossing bepaald voor noodzakelijke watercompensatie.

4.12.3 Conclusie

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

4.13 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

4.13.1 Regelgeving en beleid

De ruimtelijke ontwikkeling waarin dit bestemmingsplan voorziet, is een activiteit als bedoeld in bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.): D11.2 De aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject.

Op grond van artikel 2, lid 5 van het Besluit m.e.r. moet voor activiteiten, die zijn genoemd in bijlage D, 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.

Omdat de gemeente initiatiefnemer is van dit plan heeft de gemeente een notitie opgesteld op basis van het onderzoek dat Tritium Advies (zie onder 4.12.2) heeft uitgevoerd. Deze notitie is schriftelijk voorgelegd aan het bevoegd gezag en verstrekt in elk geval de informatie als genoemd in artikel 7.16, tweede lid. Daarbij dient hij o.a. rekening te houden met de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn (lid 3) en kan hij een beschrijving verstrekken van de kenmerken van de voorgenomen activiteit en van de geplande maatregelen om waarschijnlijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te vermijden of te voorkomen.

Het bevoegd gezag neemt op grond van artikel 7.17 lid 1 Wm uiterlijk 6 weken na de datum van ontvangst van de mededeling van de initiatiefnemer een beslissing of bij de voorbereiding van het betrokken besluit een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

In de motivering van de beslissing verwijst het bevoegd gezag in elk geval naar:

- a. de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn;
- b. indien is beslist dat er geen milieueffectrapport hoeft te worden gemaakt, naar de kenmerken en maatregelen, bedoeld in 7.16, vierde lid, die aan deze beslissing ten grondslag hebben gelegen of mede ten grondslag hebben gelegen en, met het oog daarop, op welk moment de maatregelen gerealiseerd dienen te zijn.

Als er maatregelen en/of kenmerken aan de activiteit zijn verbonden om aanzienlijke milieugevolgen te voorkomen, verbindt het bevoegd gezag voorschriften aan het besluit zodat zeker is dat deze uitgevoerd of toegepast worden.

4.13.2 Onderzoek

In het rapport van DGMR d.d. 19 maart 2021 (bijlage 8) is beoordeeld of de ontwikkeling van Thureborgh belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu tot gevolg heeft.

Op de aspecten landschap, water, externe veiligheid, bodem, geurhinder, verkeer, geluidhinder, luchtkwaliteit en archeologie zijn, met inachtneming van de onderzoeken als beschreven in de paragrafen 4.1 t/m 4.12 op voorhand geen effecten voor het milieu te verwachten.

4.13.3 Conclusie

Voor de voorgenomen ontwikkeling geldt dat wanneer wordt voldaan aan de gestelde eisen en maatregelen er geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht worden. Wezenlijke cumulatieve effecten met andere ruimtelijke ontwikkelingen zijn niet te verwachten. Er is dan ook geen aanleiding om een formele m.e.r.-procedure te voeren voor deze ontwikkeling. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 30 augustus 2021 besloten dat het niet nodig is een milieueffectrapport te maken.

DEEL 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Planmethodiek

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

5.2 Regels

Algemeen

Er is sprake van een herziening en dat houdt in dat slechts een gedeelte van het geldende bestemmingsplan "Krispijn" op onderdelen wordt herzien. Het plan is vormgegeven als een zelfstandige herziening.

Bestemmingen

Gemengd

Deze bestemming is gericht op het realiseren van appartementen, een koffiecorner, sportfaciliteiten en een eventuele gemakswinkel: een winkel voor kleine en snelle aankopen met een beperkt assortiment van dagelijkse of direct te gebruiken artikelen.

Verkeer

De wegen, parkeerplaatsen en trottoirs binnen het plangebied zijn bestemd voor 'Verkeer'. Binnen deze bestemming is de aanleg van groen en bij de bestemming behorende voorzieningen toegestaan.

Waarde - Archeologie - 3 (dubbelbestemming)

In het bestemmingsplan is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie -3' opgenomen.

Veiligheidszone- vervoer gevaarlijke stoffen

De spoorlijn Breda-Dordrecht-Rotterdam heeft een beoordelingszone groepsrisico dat zich uitstrekt in dit bestemmingsplan. De zone is in de verbeelding aangeduid.

Milieuzone- trillingshinder Spoor

Een vergunning voor de bouw van een trillingshindergevoelig hoofdgebouw mag pas verleend worden als onderzoek is gedaan naar trillingshinder.

Overgangsrecht en naam

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

Tot slot is in de slotregel de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

5.3 Verbeelding

In de verbeelding zijn de gronden van de woningbouwlocatie Thureborgh inclusief de doorgaande wegen tussen de bouwblokken opgenomen.

DEEL 6 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.12) dient de gemeenteraad een exploitatieplan vast te stellen voor de gronden waar een aangewezen bouwplan is voorgenomen. De bouwgrond is uitgegeven in erfpacht.

In het Besluit ruimtelijke ordening staat wat wordt verstaan onder een aangewezen bouwplan. In dit bestemmingsplan is hiervan sprake, omdat het de mogelijkheid tot de bouw van woningen bevat.

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

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

DEEL 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak

Aangezien een woningbouwontwikkeling past in dit gebied en hiervan overigens al eerder sprake was, is er geen sprake van een wijziging van beleid. Voor de buurt is over deze bestemmingsplanherziening in 2018 een inloopavond georganiseerd. Op 17 februari 2021 is in een digitale bijeenkomst een toelichting gegeven op het bouwplan en op de bestemmingsplanprocedure.

Gelet hierop is afgezien van een inspraakronde en heeft een ieder direct de gelegenheid zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan in te dienen bij de gemeenteraad. Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 16 september tot en met 28 oktober 2021. Hierop zijn drie zienswijzen ingediend. Naar aanleiding van de zienswijzen is een aanvullend onderzoek naar de geluidsbelasting van het spoorwegemplacement uitgevoerd en wordt onderzocht of een moerascipres die buiten het plangebied staat behouden kan blijven.

7.2 Overleg

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

1. Provincie Zuid-Holland (digitaal formulier);
2. Waterschap Hollandse Delta;
3. Veiligheidsregio;
4. Nederlandse Gasunie;
5. KPN;
6. Tennet TSO B.V.;
7. Evides;
8. Stedin;
9. Omgevingsdienst Haaglanden;
10. Prorail