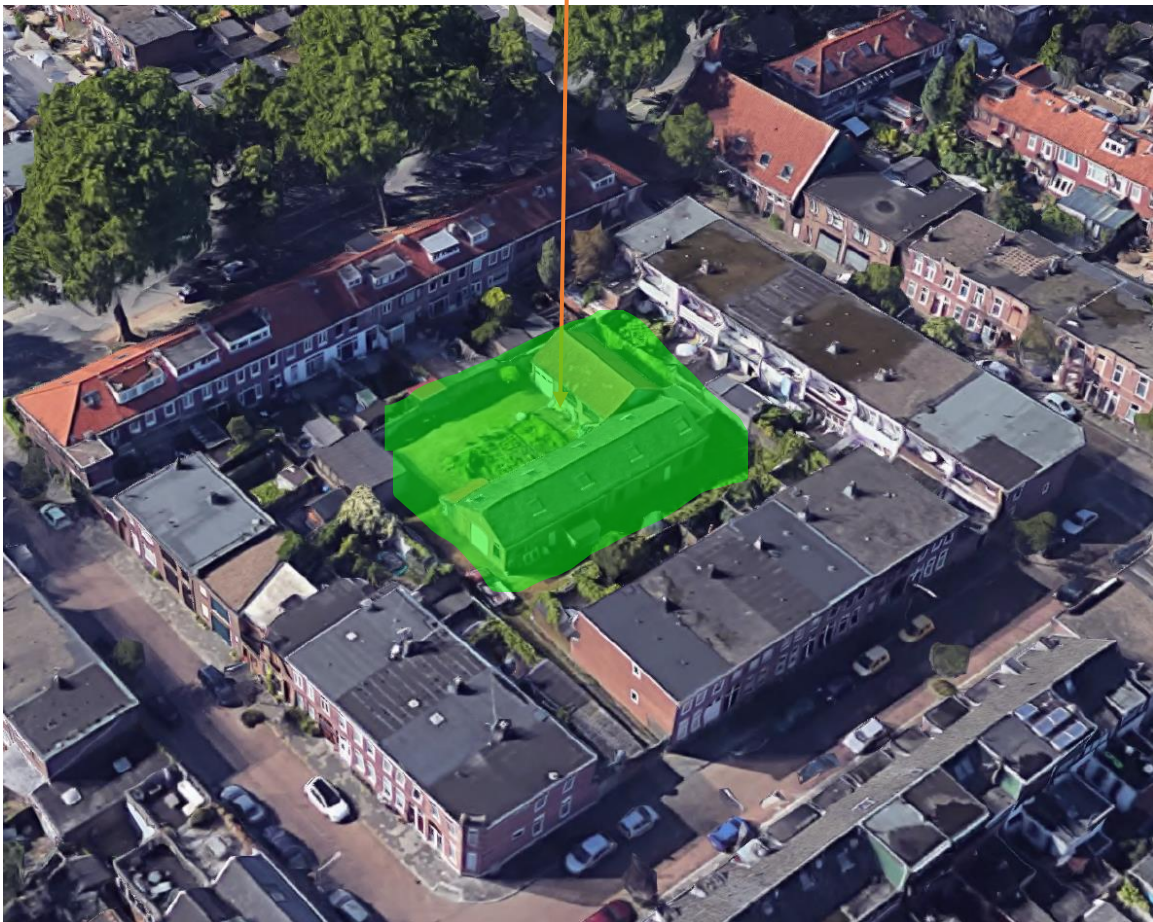


Ruimtelijke onderbouwing

Bouwplan Huygenstraat 26

(stichting Time Inn)

Dordrecht



december 2020

INHOUDSOPGAVE	PAG.
1. Inleiding	3
2. Beleidskader	6
2.1 Rijksbeleid	6
2.2 Provinciaal beleid	7
2.3 Gemeentelijk beleid	8
3. Omgevingsaspecten	10
3.1 Geluid	10
3.2 Luchtkwaliteit	11
3.3 Externe veiligheid	12
3.4 Bodem	13
3.5 Water	14
3.6 Flora en Fauna	15
3.7 Bedrijven en milieuzonering	15
3.8 Verkeer en parkeren	16
3.9 Archeologie	16
3.10 Duurzaamheid	17
3.11 Bereikbaarheid voor mindervaliden	17
3.12 Vormvrije Mer	17
4. Uitvoerbaarheid	19
4.1 Economische uitvoerbaarheid	19
4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	19

Bijlagen:

- **Geluidonderzoek (Kraaij akoestisch advies, 7 december 2020, nr. BP.2050.R01)**
- **Aerius berekening (Adromi Group, 25 november 2020, nr. M2020067/2001a)**
- **Advies archeologie (Gemeente Dordrecht, 8 oktober 2020, nr. 20A214)**
- **Informatie over buurtonderzoek en uitnodiging bewonersavond 8 mei 2019**

1. Inleiding

Het plangebied betreft gronden aan de Huygensstraat 26 te Dordrecht. Het plangebied ligt in de bebouwde kern van Dordrecht.



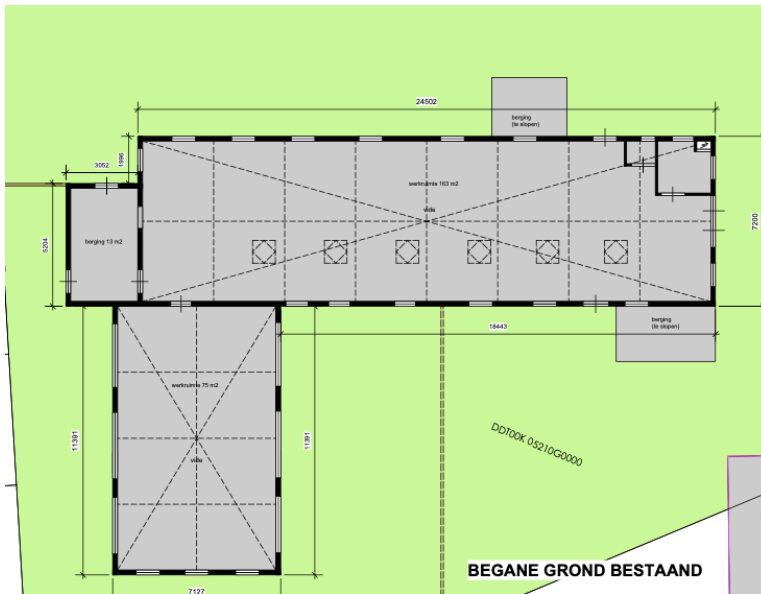
Figuur 1.1 omgeving plangebied (plangebied oranje gearceerd)

Het perceel is in gebruik geweest als timmerwerkplaats. Het perceel is deels bebouwing met bedrijfsgebouwen.

Het plan is opgevat om de bestaande gebouwen op het perceel te verbouwen tot wooneenheden. Het gebouw zal worden ingericht voor een gebruik van begeleid wonen voor vier jongeren en het beheerdersechtpaar.



Figuur 1.2 situering 5 woningen



Figuur 1.3: oude situatie

Het perceel is kadastraal bekend gemeente Dordrecht, sectie K nr. 5210 (ged.) en heeft een oppervlakte van 957 m².



Figuur 1.4: kadastrale tekening perceel

De gemeente Dordrecht is in principe bereid om onder voorwaarden aan het plan medewerking te verlenen.

Daartoe is de initiatiefnemer gevraagd om een ruimtelijke onderbouwing op te stellen waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan aspecten:

- Flora en fauna;
- Geluid;
- Luchtkwaliteit;
- Bodem;
- Water;
- Archeologie;
- Externe veiligheid;
- M.E.R. beoordelingsplicht;
- Stikstof
- Uitvoerbaarheid.

Deze ruimtelijke onderbouwing is met dat doel opgesteld.

2. Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is in 2012 in werking getreden. In de SVIR kiest het Rijk drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

In de SVIR wordt ten aanzien van het onderwerp ‘Verstedelijkings- en landschapsbeleid’ aangegeven dat het Rijk dit overlaat aan de provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei, geënt op het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Het plan om een woning met daarin ruimte voor het begeleid wonen van vier jongeren en ruimte voor het beheerdersechtpaar toe te voegen aan een bestaande woonwijk in Dordrecht, voldoet aan de uitgangspunten van de SVIR. Binnen het plangebied bevinden zich overigens geen ruimtelijke belangen zoals benoemd in de SVIR.

Het bouwplan voldoet dan ook aan de uitgangspunten van deze structuurvisie.

2.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de zogenaamde ‘ladder voor duurzame verstedelijking’ opgenomen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. De ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Artikel 3.1.6, lid 2 van het Bro bepaalt ten aanzien van de werking van de ladder, dat de ladder toegepast moet worden bij bestemmingsplannen, die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Ingevolge artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro wordt verstaan onder stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Uit jurisprudentie blijkt dat wanneer een bestemmingsplan voorziet in niet meer dan 11 woningen die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, van het Bro, kunnen worden aangemerkt, deze ontwikkeling in beginsel niet als een stedelijke ontwikkeling kan worden aangemerkt (Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak, 28 juni 2017, nr. 201608869/1/R3). Het voorliggende plan behoeft om die reden niet aan de ladder te worden getoetst.

2.2 Provinciaal beleid

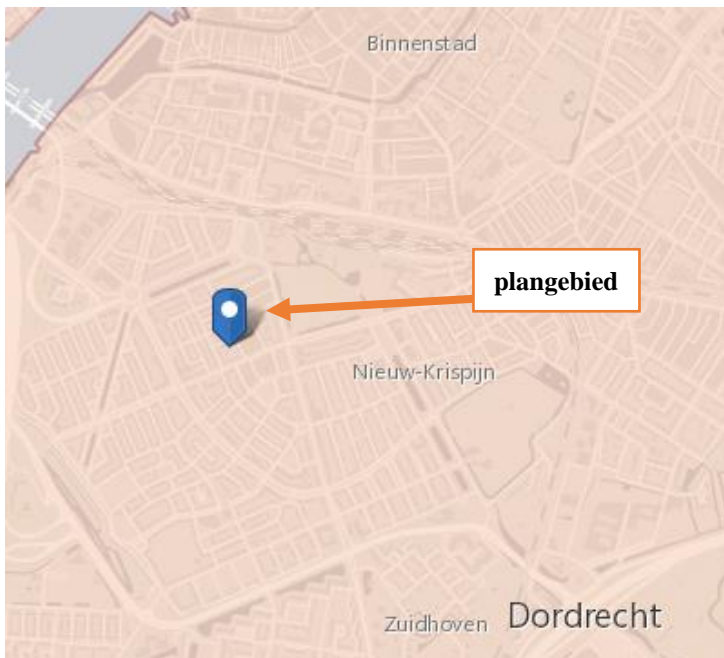
De omgevingsverordening en de omgevingsvisie Zuid-Holland zijn op 1 april 2019 in werking getreden. Deze vervangen de Verordening Ruimte en de Visie Ruimte. Het nieuwe omgevingsbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

De introductie op het Omgevingsbeleid, waarin opgenomen de ruimtelijke hoofdstructuur, een overzicht van de samenhangende beleidskeuzes per provinciale beleidsopgave en de ontwikkelrichting die is opgenomen onder ‘Ambities en sturing’.

Een beschrijving van de omgevingskwaliteit van Zuid-Holland, waaronder de provinciale inzet voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.

De provincie wil met haar Omgevingsvisie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Daarom omvat de Omgevingsvisie geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven.

Stedelijke ontwikkelingen moeten binnen bestaand stads- en dorpsgebied (BSD) plaatsvinden. Huygensstraat 26. ligt binnen dit bestaand stads- en dorpsgebied.



Figuur 2.1: kaart Bestaand stads- en dorpsgebied

De bouw van een gebouw ingericht voor begeleid wonen in stedelijk gebied is niet in strijd met het provinciaal planologisch beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Structuurvisie Dordrecht 2040

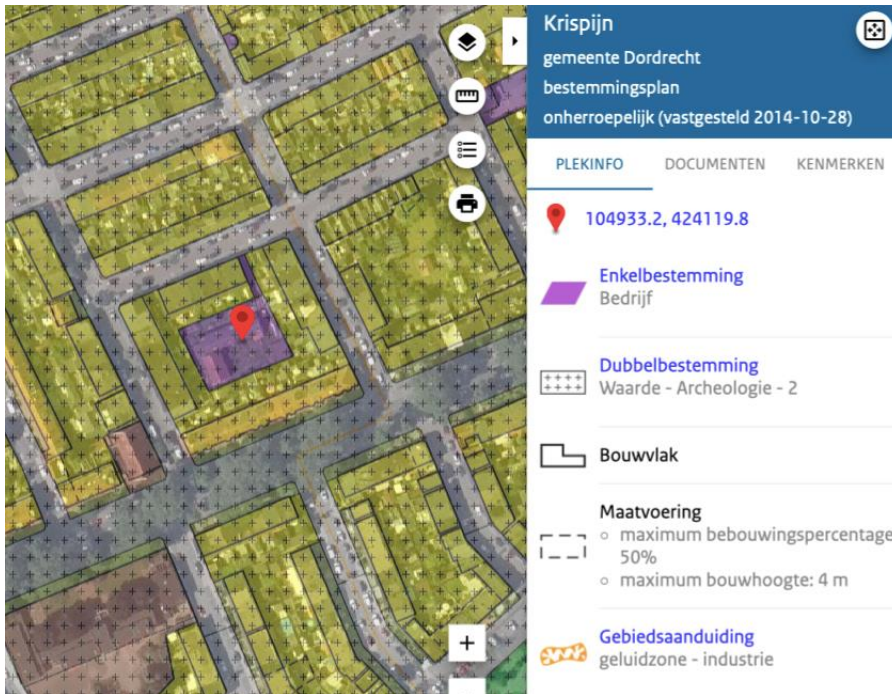
In de op 17 december 2013 door de raad vastgestelde Structuurvisie Dordrecht 2040 wordt geconstateerd dat de verzorgingsstaat qua karakter aan het veranderen is. De zelfredzaamheid en eigen kracht van de burger komt meer op de voorgrond; het vangnet dat de overheid biedt zal meer gericht zijn op burgers die het écht nodig hebben en het op eigen kracht of met hulp van het eigen netwerk niet redden. De overheid zal hier echter steeds minder geld voor beschikbaar hebben.

Het hier aan de orde zijnde initiatief sluit daar goed bij aan. Het is een initiatief vanuit de samenleving zelf. Jongeren, die niet in aanmerking komen voor begeleid wonen, maar die toch niet zelfstandig kunnen wonen, krijgen woonruimte aangeboden met particuliere ideële begeleiding. Daarmee sluit het initiatief goed aan op de gemeentelijke structuurvisie.

2.3.2 Geldende bestemmingsplannen

Bestemmingsplan Krispijn

Het bestemmingsplan ‘Krispijn’ geeft aan het plangebied de bestemming ‘Bedrijf’.



Figuur 2.2: verbeelding bestemmingsplan ‘Krispijn’

Een gebruik voor woondoeleinden stemt niet overeen met de geldende bestemming ‘Bedrijf’. Om die reden is het bouwplan in strijd met het bestemmingsplan ‘Krispijn’.

Partiële herziening regeling parkeren in bestemmingplannen Dordrecht (2018)

Dit bestemmingsplan bevat een nieuwe regeling voor het parkeren (en laden en lossen) met een verwijzing naar de gemeentelijke "Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten". Deze normen zijn ook van toepassing op het onderhavige bouwplan.

3. Omgevingsaspecten

3.1 Geluid

Het wettelijk kader wordt omschreven conform de Wet geluidhinder 2007.

Spoorweglawaai.

De dichtstbijzijnde spoorlijn (spoorlijn Dordrecht - Breda) ligt op circa 480 m afstand van de planlocatie, de planlocatie ligt binnen de geluidszone van deze spoorlijn.

Industrielawaai.

Het perceel Huygensstraat 26 ligt binnen een geluidzone van het industrieterrein Grootte Lindt/Dordrecht West.

Wegverkeerslawaai

Het plangebied ligt in de geluidszone van enige wegen.

Om deze reden is akoestisch onderzoek (Kraaij akoestisch advies, 7 december 2020, nr. BP.2050.R01). Het akoestisch onderzoek heeft tot doel de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai te bepalen en deze te toetsen aan de normen uit de Wet geluidhinder (voor wat betreft de geluidgezoneerde bronnen). Daarnaast wordt, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, in onderhavig onderzoek ook inzicht gegeven in de aanwezigheid van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Uit het onderzoek blijkt dat er vanwege verkeerslawaai geen overschrijding plaats zal vinden van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder van 48 dB.

Vanwege het spoorwegverkeer bedraagt de geluidbelasting op de gevels van het pand ten hoogste 50 dB. Daarmee wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

Vanwege industrielawaai is een geluidbelasting van ten hoogste 51 dB(A) berekend, zonder rekening te houden met de omliggende bebouwing. Daarmee wordt de voorkeursgrenswaarde met 1 dB(A) overschreden. Omdat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden, dient een hogere waarde vanwege industrielawaai te worden vastgesteld van **51 dB(A)**, rekening houdende met 1 dB(A) redelijke sommatie en een marge van 1 dB(A).

In dit kader is gekeken naar het gemeentelijke hogere waardenbeleid. Onderhavige situatie betreft een inpassing in de bestaande stedelijke structuur, waardoor maar beperkt maatregelen toepasbaar zijn. De voorkeursgrenswaarde wordt vanwege wegverkeerslawaai en spoorweglawaai niet overschreden. Ook wordt de richtwaarde van 48 dB niet overschreden door de 30 km/u wegen in de omgeving. De geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai bedraagt cumulatief, zonder aftrek, ten hoogste 46 dB en vanwege spoorweglawaai ten hoogste 50 dB.

De geluidbelasting vanwege industrielawaai bedraagt te hoogste 51 dB(A). Dit wordt vooral veroorzaakt doordat de omliggende bebouwing niet is meegenomen in de berekening van het industrielawaai. De werkelijke geluidbelasting op de gevels vanwege industrielawaai zal dus lager zijn. Met de formeel berekende geluidbelasting wordt de voorkeursgrenswaarde vanwege het industrielawaai wel overschreden. De overschrijding vanwege industrielawaai bedraagt 1 dB(A). Daarmee valt alleen het geluidsklimaat voor industrielawaai net in de klasse 'onrustig'. Op basis van het gemeentelijk geluidbeleid is in dit geval dus in het geheel geen cumulatieberekening noodzakelijk.

Omdat er (buiten industrielawaai) geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaatsvindt, is maatregelenonderzoek achterwege gelaten.

Bouwbesluittoets

De minimumeis voor de karakteristieke geluidwering van woningen is op grond van het Bouwbesluit 20 dB. Daarnaast is in het Bouwbesluit bepaald dat de karakteristieke geluidwering van de gevel bij nieuwbouw niet kleiner mag zijn dan het verschil tussen de vastgestelde hogere waarde en 33 dB in een verblijfsgebied bij weg- en spoorwegverkeerslawaai en 35 dB(A) in een verblijfsgebied bij industrielawaai. De geluidbelasting op de gevels waar mee gerekend moet worden is exclusief aftrek ingevolge art. 110g van de Wet geluidhinder. Voor een verblijfsruimte geldt bij alle lawaaisoorten een 2 dB(A) lagere eis. Op het gedeeltelijk vernieuwen of veranderen of het vergroten van een bouwwerk zijn de artikelen 3.2 tot en met 3.4 uit afdeling 3.1 en de artikelen 3.16 tot en met 3.17a uit afdeling 3.4 overeenkomstig van toepassing, waarbij in plaats van het in die artikelen aangegeven niveau van eisen wordt uitgegaan van het reeds verkregen niveau. Dit betekent dat de verbouw van bedrijfsruimte tot woonruimte niet mag leiden tot een verslechtering van de bestaande (interne) geluidwering.

Indien uitgegaan wordt van de eisen voor nieuwbouw betekent dit dat in onderhavige situatie, waarbij vooralsnog een hogere waarde dient te worden vastgesteld van ten hoogste 51 dB(A) vanwege industrielawaai, de karakteristieke geluidwering van het te transformeren pand tenminste dient te voldoen aan $GA,k = 16 \text{ dB} (51 \text{ dB} - 35 \text{ dB})$ voor een verblijfsgebied. Aangezien deze geluidwering lager ligt dan de minimumeis uit het Bouwbesluit, dient het pand qua karakteristieke geluidwering van de uitwendige gevelconstructie alleen te voldoen aan de minimumeis van 20 dB uit het Bouwbesluit.

Conclusie

Het bouwplan is uit oogpunt van geluid realiseerbaar, dit met inachtneming van het feit dat er wel een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld vanwege industrielawaai.

3.2 Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer is de regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit vastgelegd. In artikel 5.16 is vastgelegd dat bestuursorganen bevoegdheden, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan, mogen uitoefenen wanneer sprake is van één van de volgende gevallen:

- a) Er is geen sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden;
- b) De concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft ten minste gelijk;
- c) Het plan draagt 'niet in betekende mate' bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht;
- d) De ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. Voor ontwikkelingen die 'niet in betekende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden.

In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

Er is blijkens deze regeling geen onderzoek nodig voor 'woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat'.

De voorgenomen ontwikkeling betreft een toename van vijf woningen, terwijl de bedrijfsmatige vervoersbewegingen vanwege de huidige bedrijfsactiviteiten in het plangebied verdwijnen. Per saldo zal het aantal vervoersbewegingen niet wezenlijk verschillen. Een specifiek luchtkwaliteitsonderzoek hoeft derhalve niet te worden uitgevoerd.

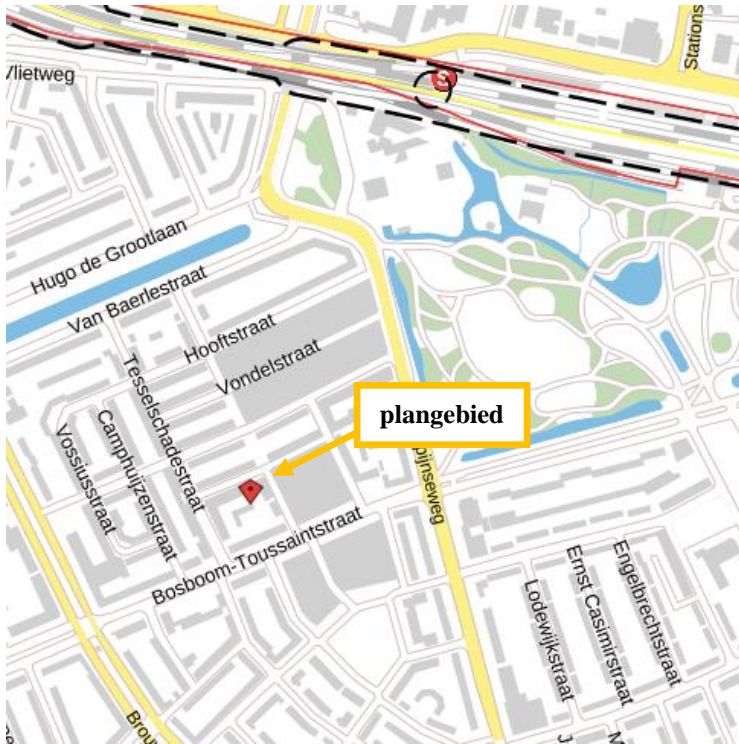
Uit het oogpunt van luchtkwaliteit worden geen belemmeringen ondervonden.

3.3 Externe veiligheid

Op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer (BEVI) dient bij een besluit in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) onderzocht te worden in hoeverre er sprake is van aanwezigheid van risicovolle inrichtingen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen de risicocontour voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6} contour) en het groepsrisico (GR) met de eventuele toename hiervan berekend te worden. Het GR dient in de toelichting op het besluit te worden verantwoord. Eenzelfde aanpak dient gevolgd te worden voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het water, het spoor en door de lucht en door buisleidingen.

Gemeenten en provincies zijn in dat kader verplicht de normen uit o.a. het BEVI na te leven. Dit houdt onder meer in dat er voldoende afstand aangehouden moet worden tussen kwetsbare objecten en risicovolle bedrijven en transportroutes.

Tevens houdt dat in dat rekening moet worden gehouden met het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovol bedrijf of transportroute.



Figuur 5: deel risicokaart Nederland

Uit de risicokaart Nederland blijkt, dat er in het plangebied en/of de directe omgeving geen wegen zijn voor vervoer gevaarlijke stoffen, vaarwegen, industrieterreinen, bevi-bedrijven, buisleidingen aanwezig.

In het bestemmingsplan Krispijn is langs het spoor Dordrecht – Breda een gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen' aangegeven met een breedte van 200 m. Het plangebied aan de Huijgensstraat 26 ligt ruim buiten deze zone. Om deze reden kan worden afgezien van verder onderzoek.

Uit oogpunt van externe veiligheid is het plan realiseerbaar.

3.4 Bodem

Bij een ruimtelijke ontwikkeling waarbij de bouw van een nieuwe woning planologisch mogelijk wordt gemaakt, dient inzicht te worden gegeven of de bodem uit milieu hygiënisch oogpunt geschikt is voor het realiseren van de woonbestemming.

Er is sprake van het intern verbouwen van bestaande bebouwing waarbij slechts 25 m² aan bijgebouwen wordt toegevoegd waarbij in de toekomst nog een bijgebouw zal worden gerealiseerd. Uit contacten met de gemeente Dordrecht is gebleken, dat een bodemonderzoek in onderhavig geval niet vereist is.

3.5 Waterhuishouding

Waterschapsbeleid

Waterbeheerprogramma 2016-2021

Het Waterbeheerprogramma 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.

Uit het oogpunt van waterkwaliteit moet schoon hemelwater bij voorkeur worden afgekoppeld en direct worden geloosd op oppervlaktewater. Dit vermindert de vuiluitwerp uit het gemengde rioolstelsel en verlaagd de hydraulische belasting van de afvalwaterzuivering. Bij een toename van aaneengesloten verhard oppervlak van 500 m² of meer in stedelijk gebied moet voor hemelwater een lozingsvergunning worden aangevraagd in het kader van de Keur. Als er sprake is van toename aan verhard oppervlak, dan moet in principe 10% van deze toename worden gecompenseerd in de vorm van open water binnen het peilgebied waarin de toename van verharding plaatsvindt.

Het plangebied is thans geheel verhard met bebouwing en erfverharding. In de nieuwe situatie zal de oppervlakte aan verharding iets groter zijn, vanwege het toevoegen van enkele bijgebouwen in de vorm van een serre en fietsenstalling. Echter is de toegevoegde verharding derhalve klein dat er geen eis is tot het maken van compenserend water.

Schoon inrichten

Het vuilwater zal worden afgevoerd via de bestaande riolering.

Veilig inrichten

Er is geen waterkering aanwezig in de directe omgeving van het plangebied.

Conclusie is dat het plan zal voldoen aan de uitgangspunten van het Waterschap voor waterkwantiteit en waterkwaliteit.

3.6 Flora en fauna

In het kader van de Wet natuurbescherming dient, voordat ergens ruimtelijke ingrepen plaatsvinden, te worden bezien of er belangrijke natuurwaarden voorkomen op een te bebouwen locatie.

De bestaande bebouwing op het perceel Huygensstraat 26 Dordrecht wordt intern verbouwd. De bebouwing was tot op heden in gebruik als Timmerbedrijf. Het is niet aannemelijk dat zich hier beschermde dier- of plantsoorten bevinden. Een onderzoek is derhalve niet vereist.

Stikstof

Vanwege recente jurisprudentie moet er ook aandacht worden besteed aan de vraag, of bij een ruimtelijke ontwikkeling er sprake zal zijn van een toename van stikstofdepositie in een Natura 2000 gebied.

Het plangebied ligt op circa 2,8 km van Natura 2000-gebied de Biesbosch.

Er is onderzoek gedaan (Adromi groep, d.d. 25 november 2020, nr. M202067/2001a) naar de stikstofdepositie in het meest nabijgelegen stikstofgevoelige Natura-200 gebied. In onderhavig geval is dit de Biesbosch.

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling treedt zowel in de realisatie- als de gebruiksfase geen stikstofdepositie op van hoger dan 0,00 mol/ha/jaar/. Derhalve zijn er geen significante effecten vanwege stofstofemissies op de natuurgebieden.

Er zijn derhalve geen ecologische belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

3.7 Bedrijven en milieuzonering

Ter bepaling van de mogelijkheid om milieubelastende bestemmingen te realiseren in de nabijheid van milieugevoelige bestemmingen, zoals woningen, wordt gebruik gemaakt van de systematiek van milieuzonering. In de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten is één en ander nader beschreven en uitgewerkt. In die brochure is ook een Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen, waarbij per type bedrijf wordt aangegeven welke afstanden tussen milieugevoelige en milieubelastende bestemmingen moet worden aangehouden. Zo ontstaat een zone rond een perceel met een bedrijfsbestemming waar in principe geen milieugevoelige bestemmingen zijn toegestaan. Op deze wijze wordt geborgd dat er geen onaanvaardbare milieuoverlast voor milieugevoelige bestemmingen aan de orde zal zijn.

De dichtstbijzijnde bedrijfsfunctie is aan de Roemer Visscherstraat 12. Ter plaatse zijn bedrijven t/m categorie 2 toegestaan, de richtafstand/milieuzone die daarbij hoort is 30 m. De locatie ligt op meer dan 110 m van de planlocatie.

De conclusie is, dat er in de nabijheid van het plangebied geen functies aanwezig zijn wiens milieuzone zich tot dat plangebied uitstrekt. Uit oogpunt van milieuzonering worden geen belemmeringen ondervonden voor de uitvoering van onderhavig plan.

3.8 Verkeer en parkeren

De woningen worden ontsloten op de Huygensstraat. Het betreft een beheerderswoning en vier begeleid wooneenheden. Er kan vanuit worden gegaan dat de bewoners van de begeleid wooneenheden zelf geen auto hebben.

Bij een woning (in casu hier de beheerderswoning) hoort een gemiddelde verkeersintensiteit van 7,8 á 8,6 vervoersbewegingen per etmaal (CROW, publicatie 381). De vorige bedrijfsfunctie had een verkeersintensiteit die in ieder geval niet minder was. De verwerking van deze vervoersbewegingen in de Huygensstraat en omgeving levert geen problemen op voor het verkeer.

Voor het parkeren is het bestemmingsplan Partiële herziening regeling parkeren in bestemmingsplannen Dordrecht. Daarbij zijn de CROW normen van toepassing verklaard (ook publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren). Voor een (koop)woning in sterk stedelijk gebied/rest bebouwde kom is de norm 1,4-2,2 pp/woning. Op eigen terrein komen twee parkeerplaatsen voor de beheerderswoning.

Hierdoor wordt in het plan voldaan aan de geldende parkeernormen. De uitvoering van dit bestemmingsplan leidt niet tot problemen op het gebied van verkeer en vervoer.

3.9 Archeologie

De bescherming van het archeologische erfgoed in de bodem en de inbedding ervan in de ruimtelijke ordening is het onderwerp van het Europese Verdrag van Valetta (Malta, 1992). Nederland heeft dit Verdrag ondertekend en goedgekeurd. Op grond van de Erfgoedwet, die voortvloeit uit voornoemde Europese afspraken, geeft aan dat de bescherming van het archeologische erfgoed een taak is van de gemeente. Er dient in bestemmingsplannen aandacht te worden besteed aan archeologische aspecten.

In het bestemmingsplan ‘Krispijn’ is voor het plangebied de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie 2’ van toepassing.

Uit het archeologisch advies van de gemeente Dordrecht (8 oktober 2020, nr. 20A214) blijkt, dat bodemingrepen tot een maximale diepte van 200 cm-mv/straat zijn vrijgesteld van de archeologische onderzoekplicht in het bestemmingsplan. Alleen bij voorgenomen diepere bodemingrepen moet een archeologisch vooronderzoek (bureauonderzoek in combinatie met booronderzoek) uitgevoerd en gerapporteerd worden.

Dergelijke nog diepere bodemingrepen zijn niet gepland en dus wordt archeologisch niet verplicht gesteld.

3.10 Duurzaamheid

De gemeente Dordrecht streeft na dat woningen worden ontwikkeld vanuit het uitgangspunt van Maatschappelijk Duurzaam Ontwerpen. Daarbij wordt beoogd om de kwaliteit van een gebouw met de omgeving te verbeteren 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. Bij de verdere uitwerking van het bouwplan zal aan de daarvoor geldende voorwaarden worden voldaan.

3.11 Bereikbaarheid voor minder validen

De woningen zijn via het verharde erf bereikbaar.

3.12 Vormvrije M.e.r.

In 2017 is een wijziging van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) en de Wet milieubeheer in werking getreden. Deze wijziging is een gevolg van een herziening van de Europese m.e.r.-richtlijn. Het bouwen van woningen is een activiteit die valt onder categorie D11.2 van het Besluit m.e.r. Echter hierna wordt nogmaals gemotiveerd dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen ten gevolge van het plan optreden een en ander overeenkomstig de criteria genoemd in Bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn.

1. Kenmerken van de projecten

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- De omvang van het project betreft het verbouwen van bedrijfsbebouwing met daarin vier woningen voor begeleid wonen en één woning voor het beheerdersechtpaar;
- Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen betreft het afvoeren van hemelwater in de nabij gelegen watergang, er worden geen uitlogende materialen gebruikt;
- De productie van afvalstoffen is niet aanwezig. Huishoudelijk afvalwater wordt via de riolering afgevoerd;
- Er is geen sprake van verontreiniging en hinder. Verwezen wordt naar onderdeel bedrijven en milieuzonering onder 3.7;
- Er is geen risico van zware ongevallen en/of rampen, waaronder rampen door klimaatverandering. Verwezen wordt naar het onderdeel externe veiligheid zoals beschreven onder 3.3;
- Er zijn geen risico's voor de menselijke gezondheid. Verwezen wordt naar het onderdeel externe veiligheid, zoals beschreven onder 3.3.

2. Plaats van het project

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn, moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- Het bestaande grondgebruik betreft bedrijfsmatig gebruik;

- Het gebied ligt niet in een beschermingszone en het betreft de herontwikkeling tot woonlocatie met vijf woningen;
- Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied, te weten de Biesbosch ligt op circa 2,8 km ten zuiden van het plangebied. De herontwikkeling van het plangebied heeft geen nadelige gevolgen voor en leidt niet tot een grotere belasting van het Natura 2000 gebied.

3. Kenmerken van het potentiële effect

Gezien de beperkte omvang van het project zijn er geen potentiële aanzienlijke effecten te verwachten. Dit is ook beschreven in hoofdstuk 3 van deze toelichting.

Op basis van de bovenstaande zal het gemeentebestuur voorafgaand aan de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan een besluit nemen omtrent het ontbreken van de noodzaak om een milieueffectrapport op te stellen.

4. Uitvoerbaarheid

4.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening moet de gemeente de kosten die zij maakt in relatie tot een ruimtelijke procedure verhalen op de initiatiefnemer. In dit geval zijn er, buiten de apparaatskosten van de gemeente, geen andere kosten. De gronden zijn in eigendom van initiatiefnemer.

De gemeentelijke kosten worden verhaald via het in rekening brengen van een bedrag aan leges op grond van de gemeentelijke legesverordening.

4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Initiatiefnemer heeft bij de start van de plannen een informatiebijeenkomst georganiseerd voor omwonenden. De uitnodiging voor deze bijeenkomst d.d. 8 mei 2019, alsmede een verslag van de bevindingen van het buurtonderzoek, zijn als bijlage bij deze onderbouwing gevoegd. De uitkomst is dat er geen bezwaren zijn geuit tegen de herontwikkeling van de bedrijfsgebouwen aan de Huijgensstraat 26 tot woongebouw voor jongeren met begeleiding.