

Toelichting

8e herziening Krispijn, locatie Charlotte de Bourbonstraat noord -Rode Dorp



Gemeente: Dordrecht
Fase: vastgesteld
Datum: 27 oktober 2021

Inhoudsopgave

<u>1.1 Aanleiding en doel</u>	<u>4</u>
<u>1.2 Ligging en begrenzing plangebied</u>	<u>4</u>
<u>1.3 Vigerende bestemmingsplannen</u>	<u>5</u>
<u>1.4 Leeswijzer</u>	<u>6</u>
<u>2.1 Historie</u>	<u>7</u>
<u>2.2 Bestaande ruimtelijke en functionele structuur</u>	<u>8</u>
<u>2.3 Toekomstige situatie</u>	<u>8</u>
<u>2.4 Visie Charlotte de Bourbonstraat</u>	<u>9</u>
<u>2.5 Regeling in het bestemmingsplan</u>	<u>10</u>
<u>3.1 Rijksbeleid</u>	<u>13</u>
<u>3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)</u>	<u>13</u>
<u>3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)</u>	<u>13</u>
<u>3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking</u>	<u>14</u>
<u>3.2 Provinciaal beleid</u>	<u>14</u>
<u>3.2.1 Omgevingsbeleid Zuid-Holland</u>	<u>14</u>
<u>3.3 Gemeentelijk beleid</u>	<u>15</u>
<u>3.3.1 Omgevingsvisie 1.0 Dordrecht</u>	<u>15</u>
<u>3.3.2 Wijkvisie</u>	<u>16</u>
<u>4.1 Archeologie en cultuurhistorie</u>	<u>18</u>
<u>4.1.1 Regelgeving en beleid</u>	<u>18</u>
<u>4.1.2 Onderzoek</u>	<u>19</u>
<u>4.1.3 Conclusie</u>	<u>20</u>
<u>4.2 Bedrijven en milieuzonering</u>	<u>20</u>
<u>4.2.1 Regelgeving en beleid</u>	<u>20</u>
<u>4.2.2 Onderzoek</u>	<u>20</u>
<u>4.2.3 Conclusie</u>	<u>21</u>
<u>4.3 Bodemkwaliteit</u>	<u>21</u>
<u>4.3.1 Regelgeving en beleid</u>	<u>21</u>
<u>4.3.2 Onderzoek</u>	<u>21</u>
<u>4.3.3 Conclusie</u>	<u>21</u>
<u>4.4 Energie en duurzaamheid</u>	<u>22</u>
<u>4.4.1 Regelgeving en beleid</u>	<u>22</u>
<u>4.4.2 Onderzoek</u>	<u>22</u>
<u>4.4.3 Conclusie</u>	<u>22</u>
<u>4.5 Externe veiligheid</u>	<u>23</u>
<u>4.5.1 Regelgeving en beleid</u>	<u>23</u>
<u>4.5.2 Onderzoek</u>	<u>24</u>
<u>4.5.3 Conclusie</u>	<u>24</u>
<u>4.6 Flora en fauna</u>	<u>24</u>
<u>4.6.1 Regelgeving en beleid</u>	<u>24</u>
<u>4.6.2 Onderzoek</u>	<u>25</u>
<u>4.6.3 Conclusie</u>	<u>27</u>
<u>4.7 Geluid</u>	<u>27</u>

4.7.1 Regelgeving en beleid	27
4.7.2 Onderzoek	27
4.7.3 Conclusie	28
4.8 Groen	28
4.8.1 Regelgeving en beleid	28
4.8.2 Onderzoek	28
4.8.3 Conclusie	28
4.9 Luchtkwaliteit	29
4.9.1 Regelgeving en beleid	29
4.9.2 Onderzoek	29
4.9.3 Conclusie	30
4.10 Stikstof	30
4.11 Verkeer en vervoer	30
4.11.1 Regelgeving en beleid	30
4.11.2 Onderzoek	31
4.11.3 Conclusie	32
4.12 Water	32
4.12.1 Regelgeving en beleid	32
4.12.2 Onderzoek	34
4.12.3 Conclusie	34
4.13 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	34
4.13.1 Regelgeving en beleid	34
4.13.2 Onderzoek	35
4.13.3 Conclusie	35
5.1 Planmethodiek	36
5.2 Inleidende regels	36
5.3 Bestemmingen	36
5.4 Algemene regels	38
5.5 Overgangs- en slotregels	38
7.1 Inspraak	40
7.2 Overleg	40

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

In de wijk Krispijn te Dordrecht zijn verschillende woningen van woningcorporatie Trivire gelegen. Aan Charlotte de Bourbonstraat 1 t/m 49 en 2 t/m 44, Mariannestraat 1 t/m 49 en Anna Paulownastraat 17 t/m 39 worden 84 woningen gesloopt en 114 sociale huurwoningen daarvoor terug geplaatst. Het bouwplan bestaat uit 67 eengezinswoningen en 47 appartementen, daarbij worden parkeerplaatsen en fietsenstallingen op eigen terrein gerealiseerd zodat er in de wijk voldoende parkeergelegenheid is. Voor het betreffende initiatief zijn inmiddels al voorbereidingen getroffen, huurders van de woningen zijn verhuisd en de woningen worden tijdelijk bewoond.

De betreffende gronden hebben reeds een woonbestemming maar het bouwplan wijkt enigszins af van de huidige stedenbouwkundige structuur. Daarom wordt deze partiële herziening van het vigerende bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt in de wijk Krispijn en bestaat uit de percelen kadastraal bekend als N557 en N556 (gedeeltelijk). De oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 11.683 m². Het plangebied omvat de woningen Charlotte de Bourbonstraat 1 t/m 49 en 2 t/m 44, Mariannestraat 1 t/m 49 en Anna Paulownastraat 17 t/m 39. In het bestemmingsplan wordt ook de aangrenzende openbare ruimte meegenomen.

Het plangebied wordt begrensd door de Mariannestraat aan de oostzijde, de Anna Paulownastraat aan de zuidzijde, de achterste perceelsgrenzen van de recent vernieuwde woningen aan de Johan Willem Frisostraat aan de westzijde en de achterste perceelsgrenzen van de woningen aan de Mauritsweg aan de noordzijde.

Figuur 1 en 2 tonen de ligging en de begrenzing van het plangebied.



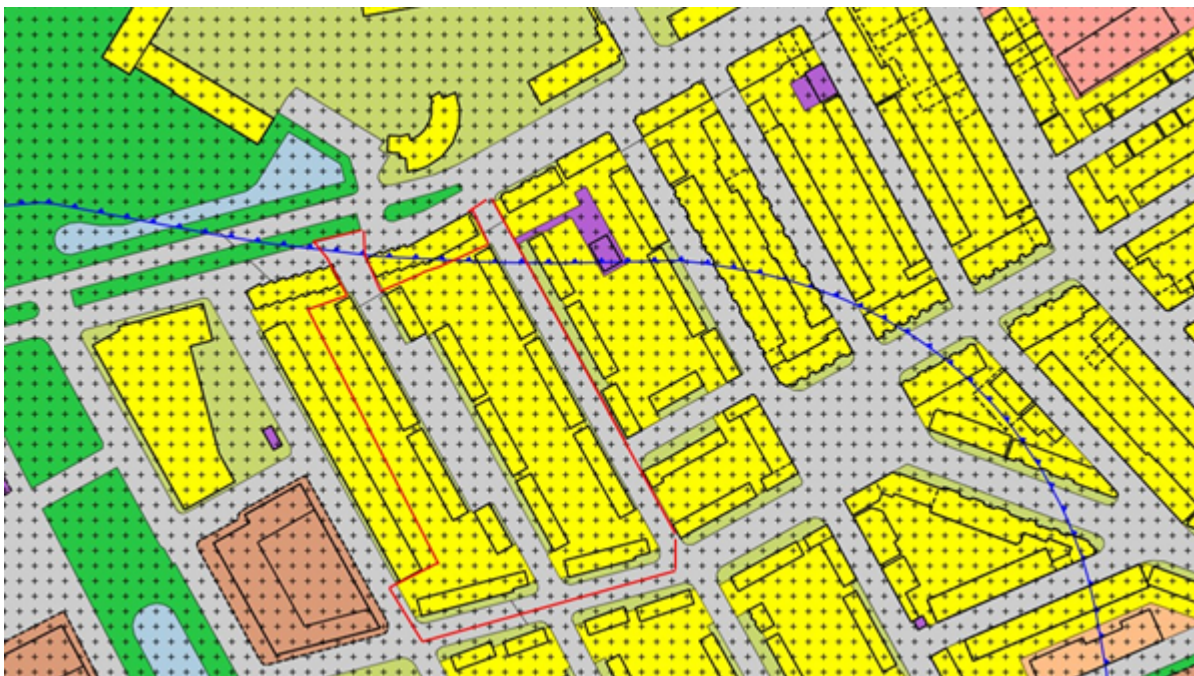
Figuur 1: ligging plangebied



Figuur 2: Begrenzing bestemmingsplangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan Krispijn, vastgesteld op 28 oktober 2014. Het plangebied is in het bestemmingsplan voorzien van de bestemming 'Wonen' en van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3'. Figuur 3 toont een uitsnede van de verbeelding bij het bestemmingplan 'Krispijn'.



Figuur 3: Vigerend bestemmingsplan met begrenzing

Binnen de bestemming 'Wonen' zijn hoofdgebouwen, bijbehorende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan. Hoofdgebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen de bouwvlakken die zijn opgenomen op de verbeelding. De verbeelding vermeldt tevens de maximum bouwhoogte van overal 9 meter. De bouwhoogte wordt in de beoogde situatie op een aantal plaatsen overschreden en ook past de beoogde bebouwing niet in de bouwvlakken.

De dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3' staat het bouwen ten behoeve van de bestemming 'Wonen' toe mits wordt voldaan aan de bouwregels van de bestemming 'Wonen', de bouwwerken en de funderingen niet dieper liggen dan 1 meter benden het maaiveld en de gezamenlijke oppervlakte van heipalen niet meer dan 5% van het te bebouwen oppervlakte bedraagt. Met een vergunning kan worden afgeweken van de bouwregels voor de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3'. Daarnaast geldt een vergunningplicht voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 worden enkele algemene, in ieder bestemmingsplan voorkomende, onderdelen beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 2 het nu voorliggende plan beschreven. 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 de verantwoording, zoals op de terreinen archeologie en cultuurhistorie, flora en fauna, water en milieu. Per onderdeel worden de regelgeving en het beleid benoemd. Vervolgens wordt het onderzoek beschreven en wordt een conclusie getrokken. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de juridische planbeschrijving. De hoofdstukken 6 en 7 gaan achtereenvolgens in op de economische- en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Historie

Het plangebied maakt deel uit van de wijk Krispijn, gegroeid tussen circa 1900 en 1960 en met een stedenbouwkundige structuur die nog grotendeels intact is en nog op veel plaatsen wordt ondersteund door de oorspronkelijke bebouwing. Van der Pek presenteerde in 1917 de basis voor het stedenbouwkundig plan van Krispijn. Dit vormde ook de basis voor het uitbreidingsplan voor Dordrecht uit 1932 van de architect en directeur Gemeentewerken Chr. van Buuren. De stadsplattegrond zoals wij die nu kennen is op hoofdlijnen door Van Buuren ontworpen.



Figuur 4: Historie van de woningbouwontwikkeling in Krispijn

- In figuur 4 is de woningbouwontwikkeling in fasen weergegeven. Onderscheiden kunnen worden:
- De oudste bebouwing kwam tussen 1900 en 1920 tot stand. Deze bebouwing is gebouwd in de negentiende-eeuwse traditie: in traditionele bouwmaterialen en refererend aan oude bouwstijlen.
 - Oud-Krispijn is tussen 1920 en 1940 als stadsuitbreiding gemaakt op basis van uitbreidingsplannen uit 1917 van de architect Van der Pek. Van der Pek was geïnspireerd door de tuinstadgedachte. Hierbij wordt getracht een esthetisch aangename, qua leefmilieu gezonde omgeving te scheppen, zonder de techniek voorrang te geven. Uitgangspunt voor zijn ontwerp voor Krispijn vormden de Brouwersdijk en de Zuidendijk. Dit moesten de hoofdverbindingen worden: een aanzienlijke verbreding en een groene aankleding zou parken overbodig maken. Hij koos in zijn wijkplattegrond voor flauw gebogen straten met een wisselende breedte. Bij de huizenbouw speelden zonbestraling, gerieflijkheid, overzichtelijkheid, huiselijkheid, schoonheid en goedkope exploitatie stuk voor stuk een rol. Op de hoeken kwamen winkels. Het gebied bestaat voornamelijk uit omvangrijke sociale woningbouwcomplexen. De bebouwing van Oud-Krispijn kenmerkt zich door de toepassing van roodbruine baksteen, met decoraties in het metselwerk in de vorm van reliëf en toepassing van anders gekleurde baksteen. De venstervullingen zijn doorgaans van hout. De kappen zijn bedekt met rode pannen. Inmiddels is veel van de oude bebouwing vervangen door nieuwbouw. Deze is gebouwd in een bouwstijl die is geïnspireerd op de oude bebouwing zowel qua typologie, hoofdvorm als qua materiaal- en kleurgebruik.

- Het park Weizigt is geopend in 1948 en gemaakt ter plaatse van de voormalige buitenplaats Weizigt. De buitenplaats is op deze plaats waarschijnlijk aangelegd in de zeventiende eeuw. Van het landgoed zijn nog een statige villa, een oranjerie met washuis, een koetshuis en een stukje bos over. De aanleg van het park, naar een ontwerp van de Haagse tuinarchitect S.G.A. Doorenbos is landschappelijk met grote vijverpartijen.
- Nieuw Krispijn is na de Tweede Wereldoorlog bebouwd ter leniging van de naoorlogse woningnood. In het gebied zijn de stedenbouwkundige en sociale opvattingen zoals deze rond de Tweede Wereldoorlog ontstonden herkenbaar. Deze opvattingen waren sterk beïnvloed door de architect Le Corbusier en zijn "La Charte d'Athènes" uit 1941. Hierin stelde hij onder andere dat de stedelijke functies wonen, werken en recreëren autonoom zijn en hij suggereerde hoogbouw als architectonische invulling van de functionele stad. In Nederland werden deze internationale opvattingen vertaald. De toepassing van hoogbouw werd vooral aangeprezen omdat dit grotere afstanden tussen de gebouwen mogelijk maakte, zo ontstonden terreinen voor sport en ontspanning. Doel was dus in eerste instantie niet verdichting, maar meer een andere schikking van functies binnen de beschikbare ruimte. Pas later werd hoogbouw ook gezien als een oplossing om snel te voorzien in het naoorlogse woningtekort. De Wederopbouwkenmerken hier zijn een redelijk ruime stedenbouwkundige opzet, toepassing van meerlaagse woningbouw, naast rijtjes ééngezinswoningen, scheiding van functies en gebruik van nieuwe bouwmaterialen als korrelbeton.

2.2 Bestaande ruimtelijke en functionele structuur

De wijk Krispijn wordt gedragen door drie brede assen:

- Erasmuslaan, viottakade, Jan Vethkade (west);
- Krispijnseweg (centraal);
- Nassauweg (oost).

Deze assen zijn alle gericht op het centrale punt in het centrum van de stad, de Grote Kerk. Sommige zijn voorzien van een brede, groene berm, op de westelijke en oostelijk gelegen as zelfs met een langgerekte waterpartij (Nassauweg, Jan Vethkade/Viottakade). Een dergelijke waterpartij ligt overigens ook centraal in de groenvoorzieningen tussen de Hugo de Grootlaan en de Van Baerlestraat. Andere elementen die de hoofdopzet van het gebied bepalen zijn de van west naar oost lopende Frans Lebrethlaan-Bosboom Toussaintlaan-Mauritsweg en de gebogen Brouwersdijk-Prinses Julianastraat-Mariastraat.

Voorts zijn in het westen nog twee structuurbepalende, infrastructurele elementen van een heel andere orde aanwezig, namelijk de Zuidendijk met een waterkerende functie en de rijksweg A16. De opzet van de wijk bevat veel clusters met veel rechthoekige, gesloten of halfgesloten bouwblokken met daartussen vrij smalle straten met een overwegend verblijfskarakter. Deze opzet is karakteristiek en historisch waardevol. In de oudste plandelen, waar de meeste bouwblokken gesloten zijn, lopen de blokken vaak mee met een bocht en knik in de weg. Ook is hier en daar sprake van symmetrie, spiegeling van bouwblokken en groenvoorzieningen in de as van de weg. De woningen zijn met de voorzijde duidelijk naar de straat gericht. Vaak zijn de hoeken van bouwblokken afgerond. Er is sprake van gesloten en halfgesloten bouwblokken, dat wil zeggen woongebiedjes door straten omsloten, met woningen welke met achtertuinen aan elkaar grenzen. De woningen vormen de scheiding tussen het openbare (straten, pleinen, groenvoorzieningen) en het privé-domein (de achtertuin).

Krispijn is in overwegende mate een woongebied met gestapelde en niet-gestapelde woningen, huur- en koopwoningen. De afgelopen jaren is veel vernieuwd, gerenoveerd en er zijn nog locaties waar reeds is gesloopt en de nieuwbouw de komende jaren zal plaatsvinden. Het plangebied is een voorbeeld van een cluster met uitsluitend woningen die aan de vooravond staan van sloop-nieuwbouw.

2.3 Toekomstige situatie

In 2007 is de 'Woontypologie Nieuw Krispijn' vastgesteld. Hierin wordt een mogelijk toekomstbeeld voor Nieuw Krispijn geschetst. Het toekomstig Nieuw Krispijn is een gemengde wijk voor jong en oud, voor bewoners van diverse afkomst en diverse inkomensgroepen. Er kunnen volgens de woontypologie in de toekomst in Nieuw Krispijn grofweg drie woonmilieus worden onderscheiden:

1. Het 'hoogwaardig wonen/wonen op stand' langs de Nassauweg, de Mauritsweg, in de Emmastraat en omgeving, in de Anna Paulownastraat en omgeving en langs de Nieuweweg;
2. De 'gezinsbuurt' tussen de Bernhardstraat en de Waldeck Pymontweg;
3. Het 'startersmilieu' in de Bloemenbuurt en het woongebied ten zuiden van de Waldeck Pymontweg.

De fysieke opgave voor Nieuw Krispijn is in drie hoofdthema's verwoord:

1. Creëren van woonmilieus die aantrekkelijk zijn voor middeninkomens,
2. Buurten met een herkenbaar eigen karakter en gevarieerd woningaanbod behouden en versterken.
3. Investeren in (openbare) ruimte: voor sport, spel en ontmoeting met oog voor flexibiliteit en duurzaamheid.

De ruimtelijke structuur van Nieuw Krispijn is in grote lijnen op orde. De groeiende rol van de auto, hogere eisen aan woningen, extra wateroppervlak en meer sociale investeringen in de openbare ruimte, zorgen voor extra ruimteclaims. De sloop/nieuwbouw opgave ligt in nieuw Krispijn volgens de afspraken in 'Dordt-west op stoom' vooral aan de Nassauweg, in de buurten rond de Charlotte de Bourbonstraat, ten zuiden van de Waldeck Pymontweg en aan de oostkant van de Krispijnseweg. Hier liggen kansen voor volgens de Woontypologie aangegeven noodzakelijke aanpassingen in de openbare ruimte. De opgave rond de Charlotte de Bourbonstraat is in dit bestemmingsplan aan de orde.

2.4 Visie Charlotte de Bourbonstraat

Het betreffende initiatief is onderdeel van een grotere vernieuwingsopgave in de wijk Krispijn, uitgevoerd door de woningbouwverenigingen Woonbron en Trivire. Het voorliggende plan is opgesteld om de vernieuwingsopgave voor Charlotte de Bourbonstraat 1 t/m 49 en 2 t/m 44, Mariannestraat 1 t/m 49 en Anna Paulownastraat 17 t/m 39 mogelijk te maken, het zogeheten 'Rode dorp'. De ontwikkeling van het 'Rode dorp' wordt uitgevoerd door Trivire. In figuur 5 is het ontwerp van de vernieuwingsopgave van Trivire weergegeven, dat aan de zuidzijde van de Anna Paulownastraat doorloopt in de herontwikkeling door Woonbron, het zogeheten 'Witte dorp'.

De noordelijke ontwikkeling bestaat uit het vernieuwen van de woningen tussen de Charlotte de Bourbonstraat en de Johan Willem Frisostraat, waarbij de achtertuinen van de nieuwe woningen blijven grenzen aan de achtertuinen van de reeds vernieuwde woningen aan de Johan Willem Frisostraat. Het openbaar gebied in het Rode dorp wordt vergroend doordat op het achterterrein tussen de Charlotte de Bourbonstraat en de Mariannestraat parkeerterruimte wordt gepositioneerd. De Charlotte de Bourbonstraat wordt op deze wijze autoluw en in het ruime profiel ontstaat ruimte voor spelen en groen. De appartementen worden geclusterd aan de zijde van de Anna Paulownastraat, tussen de Charlotte de Bourbonstraat en de Mariannestraat.

In het stedenbouwkundig plan zijn aan de westzijde van de Charlotte de Bourbonstraat 24 grondgebonden woningen gepositioneerd, verdeeld in twee rijen van 10 en aan de zuidzijde een rij van 4 die vooruitspringt. Om de hoek aan de Anna Paulownastraat staat nog een rij van 10 grondgebonden woningen. Aan de oostzijde van de Charlotte de Bourbonstraat staan 17 grondgebonden woningen met aan de noordzijde een rij van vier woningen die vooruitspringen en dan een rij van 13 woningen. Voor de rij van 13 woningen ontstaat door de verspringing van de twee blokken van 4 woningen een verbrede zeer verkeersluwe openbare ruimte.

Het aantal grondgebonden woningen wordt gecompliceerd door een rij van 16 woningen aan de Mariannestraat. De Mariannestraat blijft voorzien van langspaarkeerplaatsen aan de zijde van de woningen. Tussen deze rij woningen en de grondgebonden woningen aan de oostzijde van de Charlotte de Bourbonstraat is een achterterrein geprojecteerd met ruimte voor 38 parkeerplaatsen. De inrit tot dit achterterrein ligt aan de Mariannestraat ten zuiden van de rij grondgebonden woningen.

Deze inrit geeft ook toegang tot een tweezijdige parkeerstrook met 30 parkeerplaatsen die in het u-vormige appartementengebouw is geprojecteerd. Van daaruit is rechtstreeks toegang tot de appartementen op de begane grond. De hoofdentree van de appartementen is gesitueerd op de hoek van de Mariannestraat en de Anna Paulownastraat. Nabij de hoofdtoegang is op de begane grond de fietsenberging geplaatst, waardoor het fietsgebruik wordt vergemakkelijkt. Een lift en trap geven toegang tot een tweetal galerijen aan de binnenzijde van de u-vorm, waarmee de tweede en derde bouwlaag van het appartementengebouw bereikt kunnen worden. Op deze bouwlagen zijn elk 17 appartementen te vinden, terwijl de begane grond laag over 13 appartementen beschikt. De drielaagse bouw past qua hoogte goed in de omgeving.



Figuur 5: Stedenbouwkundig plan

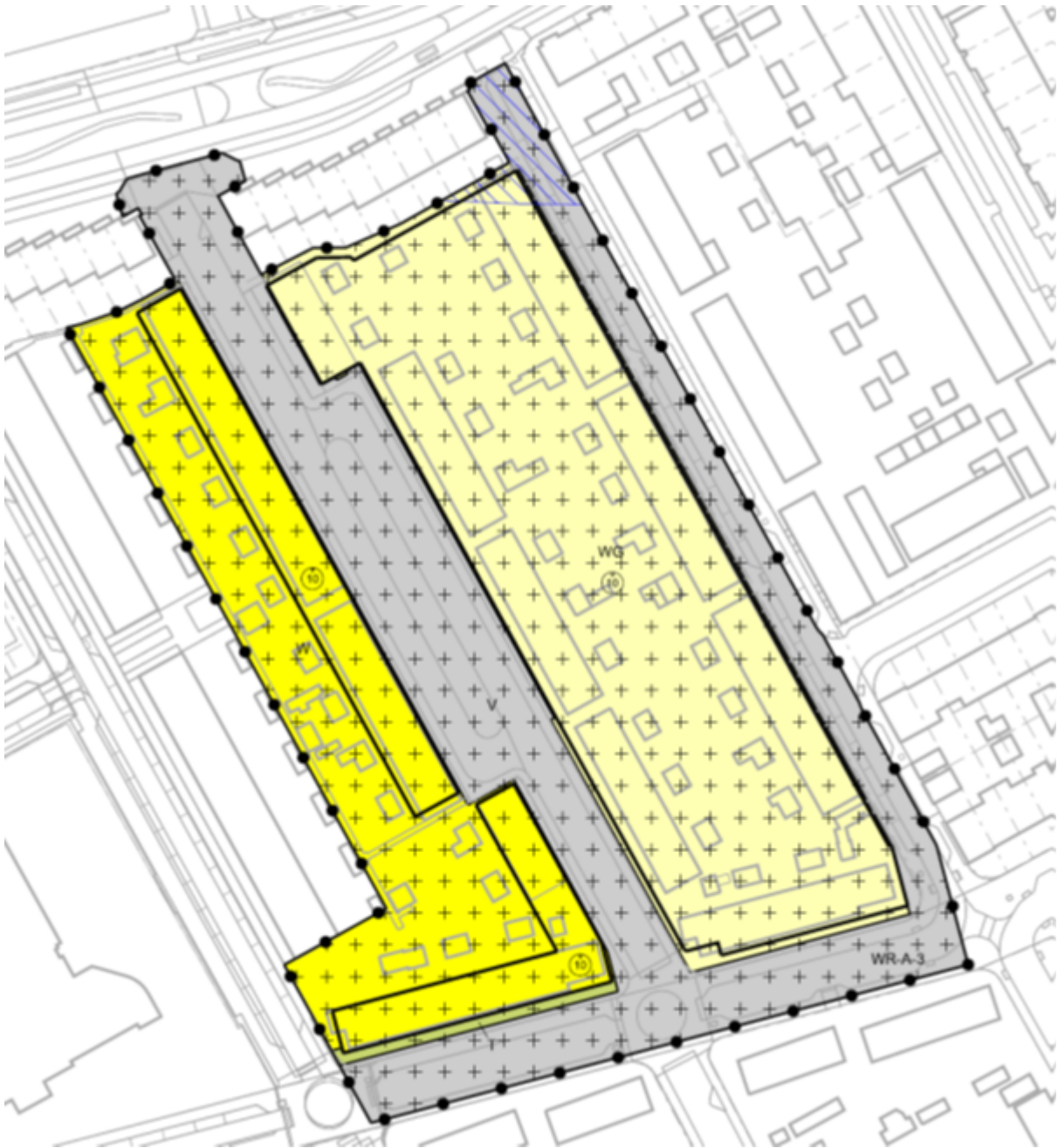
2.5 Regeling in het bestemmingsplan

In het bestemmingsplan zijn een viertal enkelbestemmingen opgenomen, te weten 'Tuin', 'Verkeer', 'Wonen' en 'Woongebied'. De delen van de Charlotte de Bourbonstraat, Mariannestraat en Anna Paulownastraat gelegen binnen het plangebied krijgen de bestemming verkeer. De

gronden in de zone tussen Charlotte de Bourbonstraat en Johan Willem Frisostraat krijgen de bestemming 'Wonen', waarbij aan de zijde van de Anna Paulownastraat de bestemming 'Tuin' gebruikt wordt voor de voortuinen, congruent aan de planologische situatie in de Johan Willem Frisostraat. De gronden tussen Charlotte de Bourbonstraat en Mariannestraat krijgen de bestemming 'Woongebied'. Figuur 6 laat de verbeelding zien.

Binnen de bestemming 'Verkeer' is naast rijwegen, verblijfsgebieden en parkeerplaatsen ook ruimte voor met de bestemming samenhangende groen- en speelvoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen en overige bij de bestemming horende voorzieningen. Binnen de bestemming 'Wonen' zijn wonen, beroepsuitoefening aan huis en bij de bestemming behorende tuinen, erven en voorzieningen. Het bouwen van hoofdgebouwen is toegestaan binnen het bouwvlak en de maximale bouwhoogte is opgenomen op de verbeelding. De planregels bevatten ook een regeling voor bijbehorende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

De bestemming 'Woongebied' is tevens gericht op wonen en beroepsuitoefening aan huis maar biedt, in tegenstelling tot de bestemming 'Wonen', ruimere mogelijkheden voor bij de bestemming behorende voorzieningen. Doordat onder meer ook verkeers- en parkeervoorzieningen en groen- en speelvoorzieningen binnen de bestemming 'Woongebied' zijn toegelaten kunnen de gronden binnen die bestemming ook ingericht worden als openbaar gebied.



Figuur 6: Verbeelding van het bestemmingsplan

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In het kader van de invoering van de Omgevingswet, die nu gepland staat voor 1 juli 2022, heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Deze is vastgesteld op 9 september 2020. De NOVI is vastgesteld op grond van de huidige regelgeving (dus als structuurvisie) en zal bij inwerkingtreding van de Omgevingswet gelden als Nationale omgevingsvisie in de zin van de Omgevingswet. De NOVI vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die met uitzondering van paragraaf 4.9 Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone is komen te vervallen. Daarnaast vervangt de NOVI delen van het Nationaal Waterplan, de Natuurvisie en het Nationaal Milieubeleidsplan.

Inhoudelijk gezien bevat de NOVI een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak. Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzes. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteren van verschillende belangen en opgaven:

- combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
- kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
- afwentelen wordt voorkomen.

Onderhavig initiatief ziet op de herontwikkeling van 114 woningen binnen het stedelijke gebied en wordt overgelaten aan gemeente en provincie. Onderhavig initiatief kan niet gezien worden als een ontwikkeling waarbij nationale belangen gemoeid zijn. De Nationale Omgevingsvisie heeft dan ook geen invloed op dit plan.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen die juridische borging vragen, zijn geborgd in het Barro. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Het Barro voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken.

Het plangebied bevindt zich niet in een gebied dat door het Rijk is aangewezen als van nationaal belang. Het Barro vormt dan ook geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is als procesvereiste vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet een onderbouwing opgenomen worden van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. De ladder wordt in artikel 3.1.6, lid 2 Bro als volgt omschreven: 'De toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt (i.c. de ruimtelijke onderbouwing), bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting (i.c. de ruimtelijke onderbouwing) een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.'

In dit geval is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, omdat volgens vaste jurisprudentie sprake is van een stedelijke ontwikkeling die 'ladderplichtig' is voor woningbouwlocaties vanaf twaalf woningen. In dit geval neemt het aantal woningen op de locatie toe met 30 woningen ten opzichte van de huidige (planologische) situatie (84 woningen worden vervangen door 114 woningen).

In het provinciale omgevingsbeleid is vastgelegd dat gemeenten woningen bouwen die afgestemd zijn op de actuele regionale behoefte. In de regionale woonvisie (2017) is – rekening houdend met rijksbeleid - vastgelegd dat de Drechtsteden een gezamenlijk taakstelling heeft om bijna 10.000 woningen te bouwen tot en met 2030. Op basis van een woningmarktonderzoek (RIGO 2017) heeft zich dit vertaald in een koers voor Dordrecht. Deze koers kenmerkt zich door een vraag in alle segmenten, met een zeer grote nadruk op het duurdere segment maar ook grote behoefte aan betaalbare woningen. De sloop van het verouderde woningaanbod in het plangebied en het realiseren van woningen die wel voldoen aan de huidige eisen levert een bijdrage aan de behoefte aan betaalbare woningen. De conclusie is dat aan de woningen die zijn voorzien in dit plangebied behoefte bestaat.

De behoefte wordt opgevangen in het stedelijk gebied, zodat er geen nadere motivering nodig is. Voldaan wordt aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Toetsing

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

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsbeleid Zuid-Holland

Het nieuwe omgevingsbeleid van de provincie Zuid-Holland bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening. Beide instrumenten zijn in werking getreden op 1 april 2019 en herzien op 1 augustus 2020. Deze instrumenten vervangen de Verordening Ruimte en de Visie Ruimte.

De introductie op het omgevingsbeleid van de provincie Zuid-Holland bevat een beschrijving van de ruimtelijke hoofdstructuur met kaartbeelden. Vervolgens wordt de ontwikkelrichting van het

omgevingsbeleid met sturingsprincipes en richtinggevende ambities geschetst. Het centrale doel van de omgevingsvisie is het verbeteren van omgevingskwaliteit in Zuid-Holland, daarbij is er in de omgevingsvisie aandacht voor de unieke kwaliteiten van Zuid-Holland: de drie deltalandschappen, de Zuid-Hollandse steden en de strategische ligging in internationale netwerken. Ook wordt de huidige omgevingskwaliteit van de provincie Zuid-Holland uiteengezet. Het provinciaal omgevingsbeleid is gericht op het realiseren van maatschappelijke belangen en het bereiken en in stand houden van een goede omgevingskwaliteit.

Voor het realiseren van een goede omgevingskwaliteit zijn twaalf provinciale 'Opgaven Omgevings-kwaliteit' benoemd. Vanuit deze opgaven zijn samenhangende beleidskeuzes ontwikkeld die het vervolg van de Omgevingsvisie Zuid-Holland vormen. Voor het voorliggende initiatief zijn bijvoorbeeld de beleidskeuzes 'energietransitie in de gebouwde omgeving', 'stedelijke ontwikkelingen binnen bestaand stads- en dorpsgebied' en 'verstedelijking en wonen' van belang. De beleidskeuzes werken door naar uitvoeringsprogramma's en naar regels in Omgevingsverordening Zuid-Holland.

De sloop en nieuwbouw van sociale huurwoningen binnen het plangebied is niet in strijd met de beleidskeuzes uit de Omgevingsvisie Zuid-Holland of de regels uit de Omgevingsverordening Zuid-Holland.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie 1.0 Dordrecht

De Omgevingsvisie 1.0 is door de gemeenteraad van Dordrecht vastgesteld op 28 april 2021 en vervangt de Structuurvisie 2040. Bij de afweging om af te wijken van het geldende bestemmingsplan speelt de omgevingsvisie een rol en moet worden beschouwd of het voorliggende initiatief bijdraagt aan de gestelde doelen. Ontwikkende partijen geven bij nieuwe ontwikkelingen invulling aan doelen uit de Omgevingsvisie, de gemeente heeft bij ontwikkelingen in woonwijken een passievere rol die is gericht op het toetsen aan de gestelde kaders.

De centrale ambitie voor Dordrecht die spreekt uit de Omgevingsvisie 1.0 is de verdere ontwikkeling van de gemeente naar een groene, levendige stad met een veerkrachtige bevolking en een hoger welvaartsniveau, zodat het huidige voorzieningenniveau ook in de toekomst kan worden gewaarborgd. De hoofdpoging die de gemeenteraad van Dordrecht dan ook in de Omgevingsvisie heeft geformuleerd is groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen. Binnenstedelijke groei wordt gezien als aanjager voor kwaliteitsverbetering van de stad en het ver-groten van de leefbaarheid. De hoofdpoging moet gerealiseerd worden binnen de zeven doelen die de omgevingsvisie formuleert, waaronder 'Dordrecht is een aantrekkelijke stad'.

De gemeente Dordrecht wil een gevarieerd woningaanbod realiseren. Variatie in soorten woningen en in kwaliteit is van belang om alle mensen een plek te kunnen geven. Ook variatie in woonmilieus en woningen in buurten zorgt voor een aantrekkelijke gemeente. Voor een gevarieerd woningaanbod en sterkere wijken zijn ook ingrepen in de bestaande voorraad nodig. Een deel van de woningvoorraad voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd en kan sloop tegemoet zien. Dit zijn vooral sociale huurwoningen in het bezit van woningcorporaties. Met name woningcorporaties bouwen de gesloopte aantallen sociale woningen allemaal terug. Op deze manier blijft het aantal sociale huurwoningen op peil. Hiermee kunnen ook inwoners die zijn aangewezen op een sociale huurwoning, een thuis vinden in Dordrecht. Met het voorliggende initiatief worden 84 sociale huurwoningen binnen het plangebied gesloopt en daar 114 sociale huurwoningen voor terug gebouwd. Er is dus sprake van een verdichting met 30 sociale huurwoningen.

Uit de Omgevingsvisie 1.0 blijkt dat de groeiopgave moet passen binnen onder meer het doel 'Dordrecht is een aantrekkelijke stad'. De Omgevingsvisie schrijft dat waar nodig de kwaliteit van de huidige woningvoorraad wordt verbeterd. Een aantrekkelijke stad betekent namelijk aantrekkelijke woningen, zowel bouwkundig, esthetisch als in gebruik en energieverbruik. Die kwaliteitsverbetering ligt aan de basis van de totstandkoming van het voorliggende

planvoornemen. In die zin is de voorgestane ontwikkeling binnen het plangebied te realiseren binnen de kaders van het ruimtelijk beleid uit de Omgevingsvisie 1.0 van de gemeente Dordrecht.

3.3.2 Wijkvisie

De vernieuwing van de woningbouw in het plangebied Charlotte de Bourbonstraat maakt deel uit van een langjarige opgave om de voor- en naoorlogse sociale woningbouw in het stedelijk gebied te vernieuwen en aan te passen aan de eisen van deze tijd. Projectmatig worden steeds bouwblokken vernieuwd. In de omgeving zijn in de eerste decennia van deze eeuw de woningen aan de Johan Willem Frisolaan vernieuwd en zijn aan de Mauritsweg nieuwe woningen gerealiseerd. Gaandeweg is het besef ontstaan dat er meer dan vroeger aandacht nodig is voor een groene omgeving en voor een minder sterke nadruk op het faciliteren van de auto (rijden en parkeren). Om die reden is in dit geval gekozen voor een groen verblijfsgebied in de Charlotte de Bourbonstraat en een verschuiving van de parkeercapaciteit naar het achterterrein. De planvorming vindt plaats in nauwe samenwerking tussen gemeente en corporaties. De aangrenzende vernieuwingsopgave van Woonbron is in hetzelfde planteam opgepakt. In de uitvoering heeft elke corporatie vervolgens zijn eigen rol en verantwoordelijkheid.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Archeologie en cultuurhistorie

4.1.1 Regelgeving en beleid

Erfgoedwet

Op grond van de Erfgoedwet mag de gemeente haar eigen beleidsinhoudelijke en financiële afwegingen op het gebied van archeologie maken. Voorwaarde is dat het selectie- en vrij-stellingsbeleid archeologisch-inhoudelijk is onderbouwd en bestuurlijk is vastgesteld. Daarenboven dient op grond van artikel 3.1.6, lid 5, onder a Bro de ruimtelijke onderbouwing "een beschrijving van de wijze waarop met de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden" te bevatten.

Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland

De Cultuurhistorische Atlas van Zuid-Holland geeft een overzicht van de cultuurhistorische kenmerken en waarden in Zuid-Holland. 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 nederzettingspatronen, 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. 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, sluisen 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 verdrongen 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 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.

Gemeentelijk beleid: Erfgoednota Dordrecht maakt geschiedenis; Erfgoedverordening Dordrecht Streven is om het erfgoedbeleid steeds meer onderdeel te maken van het beleid op het gebied van de ruimtelijke kwaliteit en inrichting. Daarbij gaat het uitdrukkelijk niet alleen om objecten, maar ook om structuren die iets vertellen of verwijzen naar de historische ontwikkeling van Dordrecht. Hierin past het voornemen om gemeentelijke monumenten aan te wijzen, maar ook om cultuurhistorische beleidskaarten te maken waarop ook te verwachten waarden zijn aangegeven. Nader onderzoek dient uit te wijzen of deze waarden daadwerkelijk aanwezig zijn, hoe groot deze zijn en hoe deze in kunnen worden gezet voor de gebiedsontwikkeling.

4.1.2 Onderzoek

Archeologie

Volgens de archeologische beleidskaart van Dordrecht is het plangebied gelegen binnen een zone met een middelmatige archeologische verwachting. In het vigerende bestemmingsplan 'Krispijn' is voor het gehele plangebied de dubbelbestemming 'Waarde -Archeologie -3' opgenomen. De als zodanig aangewezen gronden zijn behalve voor de andere daar voorkomende bestemming, mede bestemd voor het behoud en bescherming van de ter plaatse aanwezige archeologische waarden van de gronden. Op basis van deze dubbelbestemming geldt dat bouwen niet is toegestaan indien de bouwwerken en de fundering dieper liggen dan 100 cm beneden het maaiveld en de gezamenlijke oppervlakte van de heipalen (inclusief grondverdringing) meer dan 5% van het te bebouwen oppervlak bedraagt. Van deze bouwregel mag met een omgevingsvergunning worden afgeweken indien uit een archeologisch onderzoek is gebleken dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn dan wel niet worden geschaad door de ontwikkeling.

De voorgenomen ontwikkeling zal de dieptevrijstelling tot 1m onder het maaiveld mogelijk overschrijden. Daarom is in dat kader een archeologisch vooronderzoek (bureauonderzoek) uitgevoerd door Buro de Brug (6 mei 2021, projectnummer B21-464A). Het volledige archeologisch onderzoek is bijgevoegd in bijlage 1.

Binnen het plangebied zullen de huidige woningen worden gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw. De bodem zal daarmee tot een maximum van 2,00 meter onder maaiveld verstoord worden. Archeologische resten uit de Nieuwe tijd worden op basis van bestudering van historische kaarten en de archeologische gegevens uit de omgeving niet verwacht binnen het plangebied. De archeologische verwachting voor het aantreffen van bewoningssporen uit de middeleeuwen voor 1421 is hoog, maar heeft veelal betrekking op een zekere diepte, dieper dan de 2,00 meter onder maaiveld. Het plangebied zou mogelijk op de flank van een oude kreekkrug kunnen liggen, waardoor er een grotere kans is op het aantreffen van archeologische resten uit de middeleeuwen.

In het bureauonderzoek wordt voorgesteld de diepte van de middeleeuwse laag te controleren met behulp van een boorraai van west naar oost in het zuidelijk deel van het plangebied. De gemeente Dordrecht heeft eerder al het plangebied vrijgesteld van archeologisch onderzoek tot 2,00 meter onder maaiveld. Deze maat is opgenomen in de bestemmingsregeling voor dit gebied. Mochten er tijdens de planuitvoering toch archeologische resten worden waargenomen dan geldt de wettelijke meldingsplicht, conform artikel 5.10 Erfgoedwet.

Monumenten

Rijksmonumenten

In het plangebied bevinden zich geen rijksmonumenten.

Gemeentelijke monumenten

In het plangebied bevinden zich geen gemeentelijke monumenten.

Waardevolle objecten periode 1850-1940

Door de provincie Zuid-Holland is in opdracht van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg een inventarisatie verricht naar waardevolle objecten, gebouwd tussen 1850 en 1940. In het plangebied bevinden zich geen waardevolle objecten uit deze periode.

Waardevolle objecten periode 1940-1965

Het landelijke monumenten inventarisatie project 1850-1940 is vervolgd met een inventarisatie van architectuur en stedenbouw uit de periode 1940-1965, de wederopbouwperiode. Besloten is in Nederland alleen een zogenoemde top 100 te beschermen als rijksmonument. In het plangebied komen geen (potentiële) rijksmonumenten voor.

4.1.3 Conclusie

Archeologie

Bij ingrepen in de bodem van het plangebied dient zorg te worden besteed aan de potentieel aanwezige archeologische resten. 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 vindplaatsen aanwezig zijn, dient de initiatiefnemer zorg te dragen voor behoud door planaanpassing of door opgraven. Behoud in situ verdient daarbij de voorkeur. Bij vaststellen van archeologische waarden en het omgaan met behoudenswaardige waarden dient gewerkt te worden volgens een door de Gemeente Dordrecht op te stellen Programma van Eisen (PvE). Voor zover nu is te voorzien, vinden de grondwerkzaamheden plaats tot 2,00 meter onder maaiveld, waar geen archeologische resten te verwachten zijn.

Cultuurhistorische waarden

Er zijn geen bijzondere cultuurhistorische waarden in het geding.

Vanuit een oogpunt van archeologie en cultuurhistorie bestaat er geen bezwaar tegen dit bestemmingsplan.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

4.2.1 Regelgeving en beleid

Bij het opstellen van een bestemmingsplan met daarin woningen en bedrijfsmatige functies in elkaars nabijheid 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-publicatie Bedrijven en Milieuzonering (editie 2009). Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

4.2.2 Onderzoek

In het plangebied worden woningen vervangen. De afstand tot omliggende bedrijfsactiviteiten blijft derhalve gelijk. Direct rondom het project zijn ook alleen woningen gelegen.

4.2.3 Conclusie

Vanuit een oogpunt van milieuzonering bestaat er geen bezwaar tegen dit bestemmingsplan.

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

Er is informatie opgevraagd bij de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid. De informatie is bijgevoegd in bijlage 2. Daaruit blijkt dat binnen het plangebied geen bodemverontreinigingen bekend zijn. In 2012 is een verkennend bodemonderzoek (NEN 5740) uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek vormden geen belemmering voor verdere besluitvorming.

4.3.3 Conclusie

Vanuit een oogpunt van bodemkwaliteit bestaat er geen bezwaar tegen de in dit bestemmingsplan opgenomen bestemmingen en bouwmogelijkheden.

4.4 Energie en duurzaamheid

4.4.1 Regelgeving en beleid

Een van de beleidsdoelen uit de Omgevingsvisie 1.0 is dat Dordrecht in 2050 energieneutraal is. Dordrecht vormt samen met de andere Drechtstedengemeenten een energieregio in het kader van het Klimaatakkoord. Samen geven zij via de Regionale Energie Strategie (RES) invulling aan de te realiseren landelijke opgave voor 2030. Met als eerste stap om in 2050 energieneutraal te zijn, wat betekent dat duurzaam opgewekte energie gebruikt wordt. Voor nieuwbouw zet Dordrecht in op zeer goed geïsoleerde gebouwen die optimaal profiteren van de zon. Een belangrijk onderdeel van de energietransitie is de warmtetransitie, de verduurzaming van de warmtevraag van wijken, die per definitie een wijkgerichte aanpak vraagt. Dordrecht gaat gefaseerd van het aardgas af. De eerste voorkeur is om gebouwen aan te sluiten op het warmtenet. In gebieden waar dat niet mogelijk is (zoals in ruimer opgezette wijken) wordt de all-electric optie met warmtepompen onderzocht. Voor gebieden waar deze mogelijkheden niet toegepast kunnen worden wordt gezocht naar een volwaardig alternatief, zoals het gebruik van hernieuwbaar gas. De juiste oplossing varieert dus per wijk. Bij elk nieuwbouwproject wordt onderzocht of aansluiting op het warmtenet mogelijk is.

De nog benodigde energie die overblijft na besparing en benutten van restwarmte wordt duurzaam opgewekt. Hierbij wordt ingezet op het maximaal benutten van zonne-energie op daken. De bouw in Nederland is voor de helft verantwoordelijk van het Nederlandse materiaalgebruik. De productie van bouwmaterialen draagt significant bij aan de uitstoot van onder meer CO₂. Daarom krijgt circulair bouwen steeds meer de aandacht vanuit de overheid en de bouwsector. Circulair bouwen houdt in dat bij de bouw, sloop en renovatie van gebouwen principes uit de circulaire economie worden gehanteerd. Het Rijk heeft in 2019 het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie 2019-2023 gepresenteerd. Ook de provincie Zuid-Holland ziet kansen in circulair bouwen. De verkenning 'Zuid-Houtland' toont aan dat bouwen met hout, afkomstig uit duurzame bosbouw, een bijdrage kan leveren aan de klimaatdoelstellingen. Het onderzoek 'Dordrecht Circulair' laat duidelijke kansen voor circulair bouwen in Dordrecht zien. Onder andere door in te zetten op hergebruikt en duurzaam beton.

4.4.2 Onderzoek

Dit bestemmingsplan maakt de vernieuwing van sociale woningbouw mogelijk. Verouderde woningen met een slechte energieprestatie worden vervangen door moderne woningen met energieprestatie die voldoet aan de huidige eisen.

4.4.3 Conclusie

De uitvoering van het bestemmingsplan leidt niet tot problemen op het gebied van duurzaamheid.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Regelgeving en beleid

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is sinds 27 oktober 2004 van kracht. Het besluit verplichtte gemeenten risicovolle situaties van inrichtingen ten opzichte van kwetsbare bestemmingen binnen 3 jaar te saneren als het plaatsgebonden risico hoger was dan 10⁻⁶. Voor

wat betreft het groepsrisico is de verantwoordingsplicht wettelijk geregeld. Het Bevi werkt door in besluitvorming op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet ruimtelijke ordening, zoals bestemmingsplannen.

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.

Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

In de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen geeft het Rijk hun beleid aan over de afweging tussen veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving. Bij het opstellen van deze circulaire is zoveel mogelijk aangesloten op de systematiek zoals die is opgenomen in het Bevi.

Gemeentelijk beleid: Toetsingskader Externe Veiligheid

Conform de vereisten van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen wordt aandacht besteed aan externe veiligheid. Op grond van deze besluiten zijn gemeenten verplicht tot het doen van een groepsrisicoverantwoording. De verantwoording van het groepsrisico vindt plaats aan de hand van het gemeentelijk risicobeleid zoals is opgenomen in het Toetsingskader Externe Veiligheid. Hierin wordt aandacht besteed aan het plaatsgebonden risico, het groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten.

Binnen de EV worden twee normstellingen gehanteerd:

1. Het Plaatsgebonden Risico (PR) richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor individuele burgers.
2. 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 overlijdensrisico 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 overlijdt 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 (zogenoemd: 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 overlijdt 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 weer gegeven 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.

4.5.2 Onderzoek

In figuur 8 is de uitsnede uit de risicokaart opgenomen, waarbij het plangebied met de gele cirkel is aangeduid. Uit de kaart blijkt dat er in de directe omgeving geen inrichtingen met een verhoogd

veiligheidsrisico te vinden zijn. Wel ligt de locatie nabij de spoorlijn en het spooreplacement van Dordrecht waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. In het vigerende bestemmingsplan is de noordoostzijde van het plangebied opgenomen in de veiligheidszone vervoer gevaarlijke stoffen. Aan deze zijde (Mariannestraat 1) wordt een bestaande grondgebonden woning vervangen door een nieuwe grondgebonden woning. Per saldo verandert de veiligheidssituatie ter plaatse niet. De aanduiding veiligheidszone vervoer gevaarlijke stoffen blijft in dit bestemmingsplan gehandhaafd.



Figuur

8: Uitsnede risicokaart

4.5.3 Conclusie

Vanuit het oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

4.6 Flora en fauna

4.6.1 Regelgeving en beleid

De bescherming van de natuur is per 1 januari 2017 in Nederland vastgelegd in de 'Wet natuur-bescherming' (Wnb). Deze wet vormt voor wat betreft soortenbescherming en gebiedsbescherming een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Wet natuurbescherming-gebiedsbescherming

De Wet natuurbescherming heeft voor wat betreft gebiedsbescherming betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. De Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijk significante effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningplichtig.

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

Nieuwe plannen, projecten of handelingen binnen en in de nabijheid van natuurgebieden in de EHS die significante negatieve gevolgen kunnen hebben voor de natuur zijn niet toegestaan, tenzij er geen reële alternatieven beschikbaar zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Natuurgebieden en de groene verbindingen (zoals ecologische verbindingzones) daartussen dienen gevrijwaard te worden van bebouwing en andere ingrepen die niet passen binnen de functie van de gebieden. Nieuwe bebouwing en andere ingrepen die niet passen binnen de ontwikkeling van de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur zijn uitgesloten. In natuurontwikkelingsgebieden moeten de ontwikkelingsmogelijkheden voor natuurwaarden worden veiliggesteld. Onomkeerbare en/of ongewenste ontwikkelingen moeten worden tegengegaan.

Indien om zwaarwegende redenen aantasting van natuur- en landschapswaarden onontkoombaar is en alternatieve oplossingen ter plaatse niet voorhanden zijn, dient compensatie plaats te vinden. Compensatie dient plaats te vinden in de gebieden benoemd in de regeling met betrekking tot het provinciaal compensatiebeginsel.

De provinciale EHS wordt gevormd door bestaande en geplande natuurgebieden, waardevolle weidevogelgebieden en groene verbindingen. Het onderhavige plangebied maakt geen deel uit van de provinciale EHS.

Wet natuurbescherming-soortenbescherming

Soortenbescherming vanuit de Wet natuurbescherming heeft betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, een aantal vissen, libellen en vlinders, enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde die-rensoorten en een aantal vaatplanten. Voor alle soorten, dus ook voor de soorten die niet onder de aangewezen bescherming vallen, of die zijn vrijgesteld van de ontheffings-plicht, geldt de zogenaamde 'algemene zorgplicht' (artikel 1.10 Wnb). Deze zorgplicht houdt in dat de initiatiefnemer passende maatregelen neemt om schade aan aanwezige soorten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het niet verontrusten of verstoren in de kwetsbare perioden zoals de winterslaap, de voortplantingstijd en de periode van afhankelijkheid van de jongen.

4.6.2 Onderzoek

Natuur Netwerk

Het dichtstbijzijnde deel van het NatuurNetwerk is Landgoed Dordwijk op ruim 1100 meter. Op een dergelijke afstand kan een sloop-nieuwbouw project van woningen niet tot effecten leiden.

Gebiedsbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is Biesbosch op circa 4 kilometer afstand. De Biesbosch is ontstaan in het begin van de vijftiende eeuw, tijdens de Sint-Elizabethsvloed. Het gebied werd lange tijd gekenmerkt door wilgenvloedbossen, kale zand- en slikplaten, rietgorzen en biezenvelden, maar door de uitvoering van de Deltawerken is dat beeld verminderd. De Biesbosch heeft ook in zijn huidige vorm grote botanische en faunistische kwaliteiten, terwijl het landschap van eilanden en slingerende waterwegen in wezen nog steeds bestaat. Het is een belangrijk broedgebied voor blauwborst en andere moerasvogels en broedvogels van waterrijke gebieden met opgaand bos. Verder een belangrijk rust- en foeragegebied voor vele vogelsoorten. In de Dordtse Biesbosch (het dichtste bij het plangebied) heerst daarnaast voldoende rust voor een belangrijke functie als ruigebied (wintertaling) en als pleisterplaats voor verstoringsgevoelige soorten als lepelaar en nonnetje. Het gebied is stikstofgevoelig. Op een afstand van vier kilometer is de enige mogelijkheid dat een woningbouwproject tot effect op Natura 2000 leidt, gelegen in de stikstofdepositie. Bij dit project kan stikstof vrijkomen op grond van vier mogelijke bronnen:

- A. De toename van het aantal verkeersbewegingen van en naar de locatie met gemotoriseerd vervoer in de gebruiksfase;
- B. De toename van de verwarming en koeling van het gebouw met gas (of olie) in de gebruiksfase;
- C. Het gebruik van zwaar materieel bij de verbouwing in de realisatiefase.
- D. Bouwwerkzaamheden, bijvoorbeeld aan- en afvoer van materiaal en werklui in de realisatiefase.

De woningen worden gasloos gebouwd, zodat er geen sprake kan zijn van stikstofdepositie door ruimteverwarming. Het aantal motorvoertuigbewegingen neemt toe met 86 motorvoertuigbewegingen (vergelijk paragraaf 4.11.2).

Voor de bouw van woningen worden tijdelijk bouwwerkzaamheden verricht die leiden tot een tijdelijke toename van stikstofuitstoot door vervoer van en naar de bouwlocatie en door het gebruik van materieel op de bouwlocatie. De bouwwerkzaamheden duren zeker minder dan twee jaar, zodat er sprake is van een tijdelijk effect. Op grond van de Wet tot wijziging van de Wet natuurbescherming en de Omgevingswet (stikstofreductie en natuurverbetering) mag de stikstofuitstoot in de realisatiefase van het project achterwege gelaten worden.

Er is een Aeriusberekening gemaakt uitgaande van alle 498 motorvoertuigbewegingen. Deze bewegingen zijn opgenomen vanuit het plangebied naar de positie, waar het verkeer geacht wordt opgenomen te zijn in het heersende verkeersbeeld. Dat is in dit geval de Laan der Verenigde Naties die als stedelijke verbindingsweg zowel toegang geeft naar de N3 als naar de A16. Uit de Aeriusberekening blijkt dat er zelfs zonder saldering met de bestaande situatie geen sprake is van enig significant negatief effect op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. De berekening is opgenomen in bijlage 4.

Soortenbescherming

Door Adviesbureau Mertens b.v. is een ecologisch onderzoek uitgevoerd. Onderstaand wordt kort ingegaan op de conclusies van dat onderzoek. Voor meer informatie wordt verwezen naar de volledige rapportage die is opgenomen in bijlage 5.

Op basis van een inventarisatie is bepaald dat de gewone dwergvleermuis en de huismus verblijfplaatsen hebben in te amoveren opstallen binnen het plangebied. De gewone dwergvleermuis en de huismus zijn diersoorten waarvan de nesten jaarrond zijn beschermd via de Wet natuurbescherming. De staat van instandhouding van de gewone dwergvleermuis is gunstig tot licht ongunstig. De staat van instandhouding van huismus is licht ongunstig. Door het treffen van gerichte mitigerende en compenserende maatregelen zal de staat van instandhouding niet verslechteren en het natuurlijk verspreidingsbeeld niet worden beïnvloed.

Er is ontheffing aangevraagd van de Wet natuurbescherming. Deze aanvraag is gebaseerd op de volgende maatregelen die inmiddels zijn uitgevoerd:

- 21 vleermuiskasten in de omgeving (<200 meter) van het plangebied gedurende de aanlegfase en 21 duurzame inbouwkasten in de nieuwbouw.
- 14 nestkasten geplaatst te worden met minimaal drie nestplaatsen per nestkast voor de huismus in een straal van 200 meter rond de huidige nestplaats gedurende de aanlegfase en 14 duurzame nestkasten geplaatst te worden met minimaal drie nestplaatsen in het plangebied gedurende de gebruiksfase.
- 2 huismussentillen in het gemeentelantsoen in het plangebied gedurende de aanlegfase.

Om geen onnodige verstoring te hebben is het noodzakelijk om buiten de kritieke periode van de gewone dwergvleermuis te starten met werken. De kritieke periode is januari tot en met half maart, mei tot en met half oktober en november tot en met december. Voor aanvang dienen de te amoveren woningen ongeschikt gemaakt te worden om doden en verwonden te voorkomen.

Mocht de start van de werkzaamheden onverhoopt in het broedseizoen van de huismus (door)lopen, dan is het noodzakelijk dat de huidige nestplaats vooraf aan het broedseizoen wordt gedicht. Dichten dient plaats te vinden door gaas in de dakgoot te maken. Het dichten / verwijderen dient buiten de kritieke periode van de huismus plaats te vinden. Het broedseizoen is de kritieke periode van de huismus en loopt van maart tot en met half augustus. Bij start van de werkzaamheden aan het dak worden de dakpannen voorzichtig gelicht.

Om de vogels en vleermuizen te laten wennen aan de nieuwe (tijdelijke) verblijfplaatsen is een gewenningsperiode van zes maanden van belang. Een gewenningsperiode is de periode tussen gereed komen van de alternatieve verblijfplaatsen en het ongeschikt maken van de huidige verblijfplaatsen.

4.6.3 Conclusie

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.7 Geluid

4.7.1 Regelgeving en beleid

Wegverkeerslawaai

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

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. In een aantal situaties kunnen hogere waarden worden vastgesteld tot maximaal 68 dB.

4.7.2 Onderzoek

Met betrekking tot het aspect wegverkeerslawaai bevindt het plangebied zich binnen het regime van de Mauritsweg en de Mariastraat en van het spoor. Door M-tech Nederland b.v. is een akoestisch onderzoek wegverkeer en spoorweglawaai uitgevoerd. Onderstaand wordt kort ingegaan op de conclusies van dat onderzoek. Voor meer informatie wordt verwezen naar de volledige rapportage die is opgenomen in bijlage 6.

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting vanwege de Mauritsweg ten hoogste 48 dB op de voorgevel van het Blok A bedraagt; de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt gerespecteerd. De geluidbelasting vanwege de Mariaweg voldoet eveneens ruimschoots aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

De gecumuleerde geluidbelasting inclusief alle omliggende 30-km wegen exclusief aftrek (art. 110g Wgh) is maximaal 53 dB. Hiermee wordt voldaan aan de minimale eis conform het Bouwbesluit. Uitgaande van een binnenniveau van 33 dB plus een minimale gevelweringeis van uitwendige scheidingsconstructies van 20 dB.

De geluidsbelasting vanwege railverkeer op het traject Rotterdam - Nijmegen bedraagt ten hoogste 55 dB. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB gerespecteerd.

Aanvullende maatregelen zijn derhalve voor wat betreft weg- en railverkeerslawaai niet noodzakelijk. Een goed woon- en verblijfklimaat kan dan ook gegarandeerd worden.

4.7.3 Conclusie

Vanuit een oogpunt van geluid bestaat er geen bezwaar tegen dit bestemmingsplan.

4.8 Groen

4.8.1 Regelgeving en beleid

Het Eiland van Dordrecht is aantrekkelijk door haar groene parken, haar buitengebied en haar sterke relatie met het water. Om deze aantrekkelijkheid te waarborgen is behoud en waar mogelijk versterking van de groenblauwe structuur van belang. Stedelijk groen is onder meer van belang voor een gezonde en een klimaatbestendige leefomgeving. De Omgevingsvisie 1.0 noemt enkele aandachtspunten voor stedelijk groen. Zo gaat de bestaande woningbouwopgave mogelijk ten koste van stedelijk groen. Bij dergelijke ontwikkelingen dient daarom aandacht te zijn voor de realisatie van stedelijk groen. Waterlopen, parken, plantsoenen en grasvelden kunnen het aanbod aan stedelijk groen behouden of versterken. Ook maatregelen met betrekking tot het verkeer kunnen een positief effect hebben op stedelijk groen. Zo bieden autoluwe wegen meer ruimte voor groen doordat er minder ruimte nodig is voor bijvoorbeeld parkeerplaatsen. Dat beïnvloedt de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de leefomgeving positief.

4.8.2 Onderzoek

Binnen het plangebied zijn geen waardevolle bomen aanwezig die voorkomen op de 'Bomenlijst 2020'. Met het voorliggende plan wordt stedelijk groen toegevoegd. Het bouwplan bevat veel groen in de openbare ruimte. De planregels zijn ook gericht op de realisatie van stedelijk groen binnen de bestemmingen 'Verkeer' en 'Woongebied'.

4.8.3 Conclusie

De oppervlakte onverhard neemt licht toe (vergelijk paragraaf 4.12.2). Daarbij vindt er een forse verschuiving plaats van private tuinen naar kwalitatief openbaar groen. Er is vanuit dit oogpunt geen bezwaar tegen dit bestemmingsplan.

4.9 Luchtkwaliteit

4.9.1 Regelgeving en beleid

Wet luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit van 15 november 2007 is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken en mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. In de wet zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide en stikstofdioxiden, zwevende deeltjes,

lood, koolmonoxide en benzeen. Van deze grenswaarden mag niet worden afgeweken. Met deze Wet is tevens ingezet op het opstellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (afgekort NSL).

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Een belangrijk element in de Wet milieubeheer is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen dit programma werken het Rijk, de Provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. Per 1 augustus 2009 is het NSL officieel in werking getreden. Het doel van het NSL is dat in Nederland vanaf 2011 aan de normen voor PM₁₀ en vanaf 2015 aan de normen voor NO₂ voldaan wordt. In het kader van het NSL is een nieuw begrip geïntroduceerd, namelijk het begrip "niet in betekenende mate". Op basis van de Wet milieubeheer en het NSL kan gesteld worden dat een project/plan doorgang kan vinden wanneer:

- het project of plan "niet in betekenende mate" bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden;
- er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of een gelijkblijvende concentratie van de betreffende stof;
- er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk;
- het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

4.9.2 Onderzoek

Uit raadpleging van de grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland (RIVM) blijkt dat de concentraties van de relevante stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ver onder de grenswaarden zitten. Daarmee is sprake van een goed woon- en leefklimaat. Onderstaand een overzicht voor het plangebied:

Stof	Eenheid	Jaar	Waarde	Grenswaarde
Stikstofdioxide (NO ₂)	µg/m ³	2020	19,73	40
Fijn stof (PM ₁₀)	µg/m ³	2020	17,63	40
Fijn stof (PM _{2,5})	µg/m ³	2020	9,62	20/25

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in samenwerking met het Kenniscentrum InfoMil een specifieke rekentool ontwikkeld voor ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit als gevolg van een toename in het aantal verkeersbewegingen. Met deze rekentool kan worden berekend of een plan (niet) in betekenende mate bijdraagt (NIBM) aan de concentratie van een stof in de buitenlucht. In paragraaf 4.3 wordt nader ingegaan op de aspecten verkeer en parkeren. Uit deze paragraaf blijkt dat als gevolg van de ontwikkeling sprake is van een toename van 86 verkeersbewegingen (lichte motorvoertuigen).

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

	Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan	Extra voertuigbewegingen (wekdaggemiddelde)	86
	Aandeel vrachtverkeer	1,0%
	Maximale bijdrage extra verkeer	
	NO ₂ in µg/m ³	0,06
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,01
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 7. Resultaat NIBM-tool (NIBM-tool, versie 06-04-2021)

Zoals uit de bovenstaande tabel blijkt, is de bijdragen aan NO₂ en PM10 ruimschoots minder dan de grenswaarde. De bijdrage van het extra verkeer is daarom als 'niet in betekenende mate' aan te merken. Dat betekent, dat een luchtkwaliteitsonderzoek niet noodzakelijk is en er voor wat betreft luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn voor de voorgestane ontwikkeling.

4.9.3 Conclusie

De uitvoering van het bestemmingsplan leidt niet tot problemen op het gebied van luchtkwaliteit.

4.10 Stikstof

Zie Paragraaf 4.6.

4.11 Verkeer en vervoer

4.11.1 Regelgeving en beleid

Mobiliteitsplan Dordrecht

Op 6 maart 2018 heeft de gemeenteraad het beleidsvoornemen van de Koersnota Mobiliteit 'Dordrecht: een stad in beweging' vastgesteld. Het doel van de koersnota is richting te geven aan een realistisch, vernieuwend en ambitieus verkeer- en vervoerbeleid, welke de ruimtelijke en economische agenda van de stad en de ambitie voor een maritieme topregio ondersteunt. Met de Koersnota wordt een bijdrage geleverd aan enkele (overkoepelende) stedelijke ambities van Dordrecht. Om de stedelijke ambities te kunnen waarmaken en een duurzame groei van de stad te kunnen stimuleren, is bereikbaarheid een belangrijke randvoorwaarde. Mobiliteit is geen doel meer op zichzelf. Dit vraagt een vorm van bereikbaarheid en mobiliteitssysteem die aansluit bij zowel de ruimtelijke economische als de duurzaamheidsagenda van Dordrecht. Ook moet deze ruimte bieden aan en inspelen op maatschappelijke trends en ontwikkelingen. Dit betekent dat er geen plaats is voor grote nieuwe structuren, maar dat het (anders) benutten van de bestaande infrastructuur en voorzieningen centraal komt te staan. De koers focust op het versterken van netwerken, beter verknopen, slimmer organiseren en samen realiseren. De gemeente zet in op het scheiden van de functies 'stromen' en 'verblijven'. Op stadsniveau is een stelsel van hoofdwegen en secundaire wegen vastgesteld waarbij gemotoriseerd verkeer zo vlot mogelijk naar wegen van een hogere orde worden afgewikkeld.

Partiële herziening regeling parkeren in bestemmingplannen Dordrecht

Voor het parkeren geldt binnen het plangebied het bestemmingsplan 'partiële herziening regeling parkeren in bestemmingsplannen Dordrecht' (vastgesteld op 9 mei 2018). In de planregels wordt verwezen naar de geldende gemeentelijke beleidsregels voor parkeren. Het voorliggende initiatief moet getoetst worden aan de 'Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten Dordrecht'. Volgens artikel 3 van die beleidsregel wordt de parkeerbehoefte berekend op basis van de parkeernormen die door de gemeente zijn vastgesteld, gebaseerd op de meest recente landelijke parkeerkencijfers van het CROW. Het college beschouwt de berekende parkeerbehoefte als het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen.

Beleidsregels parkeerbeleid

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

4.11.2 Onderzoek

Verkeer

Binnen het plangebied worden 84 woningen gesloopt en 114 sociale huurwoningen daarvoor terug geplaatst. Het bouwplan bestaat uit 67 eengezinswoningen en 47 appartementen. Volgens de 'kencijfers verkeersgeneratie' van het CROW geldt voor grondgebonden sociale huurwoningen in een sterk stedelijke omgeving gelegen binnen 'rest bebouwde kom' een verkeersgeneratie van 4,5 tot 5,3 motorvoertuigbewegingen per woning. Voor appartementen in de sociale huur geldt in een sterk stedelijke omgeving gelegen binnen 'schil' een verkeersgeneratie van 3,2 tot 4,0 motorvoertuigbewegingen per woning.

Rekening houdend met de gemiddelde verkeersgeneratie op basis van de kencijfers bedraagt de verkeersgeneratie in de huidige situatie 411,6 motorvoertuigenbewegingen ($4,9 \times 84 = 411,6$). De verkeersgeneratie na de planontwikkeling bedraagt 497,5 ($4,9 \times 67 + 3,6 \times 47 = 328,3 + 169,2 = 497,5$) bedragen.

Als gevolg van het voorliggende plan neemt de verkeersgeneratie met 86 verkeersbewegingen ($497,5 - 411,6 = 85,9$) toe.

Parkeren

Op basis van de parkeernormen die genoemd worden in artikel 3, lid 1 en 8 van de 'Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten Dordrecht' geldt voor de sociale huurwoningen een parkeerbehoefte van 152,2 parkeerplaatsen. Dit is echter de parkeerbehoefte voor dat reductiefactoren zijn meegerekend.

Gebruiksoppervlakte woning (m ²)	Parkeernorm 'rest bebouwde kom'	Aantal woningen	Parkeerbehoefte
89,7 (grondgebonden, type A)	1,3	47	61,1
106,8 (grondgebonden type B)	1,5	20	30
71,4 (appartement)	1,3	47	61,1
Totaal		114	152,2

Vanwege de ligging van het plangebied in nabijheid van Dordrecht CS (binnen maximale hemelsbrede loopafstand van 500 meter) mag op grond van artikel 3, lid 12 van de beleidsregels een reductie van 20% toegepast worden. Vanwege de ligging in de directe nabijheid van een hoogwaardige fietsvoorziening mag op grond van artikel 3, lid 13 van de beleidsregels nog eens een reductie van 10% toegepast worden. De reductie factoren uit lid 12 en 13 mogen bij elkaar opgeteld worden, wat leidt tot een reductiefactor van 30% (artikel 3 lid 17).

De parkeerbehoefte na aftrek van de reductiefactoren bedraagt 107,45 parkeerplaatsen ($0,7 \times 152,2 = 107,45$). De parkeereis bedraagt overeenkomstig artikel 5, lid 1 van de 'Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten Dordrecht' 108 parkeerplaatsen.

In het stedenbouwkundig plan (figuur 5) zijn de volgende parkeervoorzieningen opgenomen:

Binnengebied tussen grondgebonden woningen	38
Binnengebied appartementengebouw	30
Langsparkeren Mariannestraat	26
Langsparkeren Anna Paulownastraat	18
Totaal	112

Binnen het plangebied worden 112 parkeerplaatsen gerealiseerd, daarmee voldoet de ontwikkeling voor het aspect parkeren aan de geldende normen.

Fietsparkeren

De hoogwaardige fietsvoorziening wordt gerealiseerd op de begane grond direct naast de entree. Daarmee wordt het gebruik van fietsen aantrekkelijk.

4.11.3 Conclusie

De extra verkeersbewegingen als gevolg van de verdichting kunnen eenvoudig in het omliggende stratenpatroon worden verwerkt.

Parkeren wordt grotendeels uit het zicht opgelost. Het parkeerterrein biedt ruimte voor een groot deel van de parkeerbehoefte. Extra aandacht is besteed aan het inpassen van fietsparkeren, waardoor het gebruik van de fiets bevorderd wordt.

De verkeersfuncties worden in het bestemmingsplan opgenomen met de bestemming 'Verkeer' en 'Woongebied'. Door in dit nieuwe bestemmingsplan groen en parkeren op te nemen in de bestemming 'Verkeer' en 'Woongebied' ontstaat in de woonstraten meer ruimte om eventueel groen voor parkeerplaatsen in te ruilen of andersom.

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.

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.

Beleidslijn Grote rivieren

Door verschillende instanties (o.a. Rijkswaterstaat, VROM, provincies Gelderland, Zuid-Holland, Noord-Brabant, VNG, Unie van Waterschappen) is gewerkt aan de opstelling van de Beleidslijn "Grote rivieren". De Beleidslijn is op 14 juli 2006 in werking getreden. Deze beleidslijn komt in de plaats van "Ruimte voor de Rivier".

Waterschapsbeleid

Het Waterbeheerprogramma van waterschap Hollandse Delta 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).

Uit het oogpunt van waterkwaliteit moet schoon hemelwater bij voorkeur worden afgekoppeld en direct worden geloosd op oppervlaktewater. Dit vermindert de vuiluitworp 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.

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 inspeland 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

Het plangebied is niet gelegen aan een rivier. Evenmin is er sprake van een waterkering. Deze aspecten zijn niet van toepassing

De situatie verhard-onverhard voor en na de transformatie is berekend in overleg met het waterschap Hollandse Delta. In bijlage 3 is de berekening opgenomen. Uit de berekening blijkt dat de bebouwde en verharde oppervlakte in de nieuwe situatie met 88 m² afneemt, ten faveure van vooral openbaar groen. Daarmee is geen extra waterberging benodigd.

In de nieuwe situatie wordt een voorziening gerealiseerd, waardoor het hemelwater niet meer direct in de riolering terecht komt. Het vuilwater blijft aangesloten op het bestaande gemeentelijk rioolstelsel.

4.12.3 Conclusie

Conclusie is dat het plan voldoet aan de uitgangspunten van het Waterschap voor water-kwantiteit en waterkwaliteit.

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.

De initiatiefnemer heeft daartoe een notitie opgesteld op basis van de uitgevoerde onderzoeken, waarvan de resultaten in hoofdstuk 4 van de toelichting zijn opgenomen. 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 wordt rekening te houden met de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn (lid 3) en bevat de notitie een beschrijving 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 plangebied worden 84 woningen vervangen door 114 woningen door middel van sloop-nieuwbouw, aansluitend op de woningbehoefte. In de notitie is mede op basis van de bevindingen in dit hoofdstuk geconcludeerd dat er geen passende beoordeling en geen MER behoeft te worden opgesteld.

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 22 oktober 2021 besloten dat het niet nodig is een milieueffectrapport te maken.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Planmethodiek

De verschillende bestemmingen zijn met hun bouwgrenzen direct van de verbeelding afleesbaar. Door middel van mogelijkheden van afwijking (onthefing) is de nodige flexibiliteit opgenomen.

Voor de opzet van de regels is aansluiting gezocht bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012).

5.2 Inleidende regels

In dit hoofdstuk van de regels is een aantal begrippen verklaard die gebruikt worden in de regels. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

5.3 Bestemmingen

In iedere bestemming is in de bestemmingsomschrijving aangegeven voor welke doeleinden de aangewezen gronden zijn bestemd. Daarna wordt in algemene zin aandacht besteed aan de bouwregels, de afwijkingen, en eventueel nadere eisen en specifieke gebruiksregels.

In het deel van het plangebied ten westen van de Charlotte de Bourbonstraat wordt gewerkt met bouwvlakken waarbinnen de zogenaamde hoofdbebouwing is toegestaan. Uitgangspunt is dat de bouwvlakken zijn gelegd om de hoofdbebouwing. De toegestane hoogtemaat voor de hoofdbebouwing is afgestemd op het stedenbouwkundig plan en is op de verbeelding aangegeven. Buiten het bouwvlak is vaak een (achter)erf gelegen waarop onder bepaalde voorwaarden het oprichten van bebouwing is toegestaan.

In het deel van het plangebied ten oosten van de Charlotte de Bourbonstraat wordt gewerkt met een flexibeler bestemming Woongebied. Binnen het woongebied is het maximum aantal te realiseren woningen bepaald en is bepaald dat de voorgevels van de woningen gericht moeten zijn naar de omliggende wegen. Parkeren vindt dan op eigen terrein plaats.

Wonen

In het deel van het plangebied ten westen van de Charlotte de Bourbonstraat wordt gewerkt met de bestemming "wonen" (W). Binnen deze bestemming zijn verschillende woningtypen aanwezig. De woning (hoofdbebouwing) is opgenomen binnen een bouwvlak. Van de gronden buiten het bouwvlak mag maximaal 50 % met een maximum van 50 m² worden bebouwd en overdekt.

Voor de hoogte en diepte van bijbehorende bouwwerken (o.a. aan/uitbouwen) is als regel aansluiting gezocht bij de criteria voor vergunningvrije bouwwerken in de Wabo: 0.30 meter boven de vloer van de eerste verdieping van de woning tot een maximum van 4 meter of als de woning lager is tot dat maximum; deze maatvoering is dan beperkt tot de eerste 2.50 meter buiten het bouwvlak aan de achterkant van de woning, alsmede aan de zijkant van de woning. Buiten deze maat van 2.50 meter geldt een maximale hoogte van 3 meter met de mogelijkheid om via ontheffing een kap aan te brengen tot maximaal 3.5 meter.

De planregel kent mogelijkheden van afwijking zoals:

- een grotere oppervlakte voor bijbehorende bouwwerken:
 - a. op bouwpercelen met een oppervlakte van maximaal 375 m²: tot maximaal 75 m², echter onder voorwaarde dat het maximum bebouwingspercentage van 50 niet wordt overschreden;

- b. op bouwpercelen met een oppervlakte groter dan 375 m²: maximaal 20% van de oppervlakte van dat erf met een maximum van 200 m²;
- een hogere bouwhoogte direct aan de achter- en zijgevel.

Tuin

De voortuinen van de grondgebonden woningen aan de Anna Paulownastraat worden conform de gebruikelijke regeling in Dordrecht (vigerend bestemmingsplan Krispijn) voorzien van de bestemming Tuin.

Woongebied

In het deel van het plangebied ten oosten van de Charlotte de Bourbonstraat wordt gewerkt met de bestemming 'Woongebied'. Binnen deze bestemming kan het gebied worden ontwikkeld ten behoeve van woningen en bijbehorende voorzieningen, zoals straten, water en groen. De verschillende elementen die bij de ontwikkeling aan de orde komen zijn in de planregels beschreven.

Verkeer

De bestaande wegen, straten en pleinen zijn bestemd voor 'Verkeer'. Binnen deze bestemming zijn ook groenstroken en speelruimten opgenomen. Door dit onderdeel te laten zijn van de bestemming 'Verkeer' is het mogelijk de inrichting van de openbare ruimte aan te passen aan de maatschappelijke opgaven, waaronder parkeren, klimaatadaptatie en groenbeleving. De inhoud van de bestemming is standaard en spreekt voor zich.

Waarde - Archeologie 3

Vanwege de eerder in deze toelichting beschreven mogelijke archeologische waarden is een regeling opgenomen waaruit bescherming van de archeologische waarden bij bouwen en bij de uitvoering van werken voortvloeit. Binnen het gehele plangebied bestaat in principe een verplichting tot het doen van archeologisch vooronderzoek en zorg voor archeologische waarden. Dit betreft zowel bouwen als aanleggen. De verplichting ligt op grond van archeologisch onderzoek echter alleen voor de diepere lagen.

In principe mag alleen worden gebouwd als uit onderzoek blijkt dat geen beschermingswaardige archeologische waarden aanwezig zijn of deze in voldoende mate zijn zeker gesteld. Deze regeling is niet nodig bij gelijke vervanging van bestaande bouwwerken en bij nieuwe bouwwerken:

- die kleiner zijn dan 50 m²
- waarvan de fundering niet dieper ligt dan 2 meter beneden maaiveld
- waarvoor het palenplan onder de maximaal 5% (inclusief grondverdringing) van het te bebouwen oppervlak blijft.

Voor het uitvoeren van verschillende grondwerkzaamheden, zoals het leggen van nieuwe kabels en leidingen, vernieuwen van riolen of verlagen van het waterpeil is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden (vroegere aanlegvergunning) nodig. Pas met vergunning kunnen werken worden uitgevoerd. In afwijking hiervan is zo'n vergunning niet nodig voor onder meer het uitvoeren van:

- normale onderhoudswerkzaamheden;
- grondwerkzaamheden tot een diepte van 2 meter onder maaiveld;
- grondwerkzaamheden tot een oppervlakte van 50 m² ;
- archeologisch onderzoek door een gekwalificeerd archeoloog;

Overig

De bouwregels en mogelijkheden van afwijking (onthefing) voor de verschillende bestemmingen bevatten elementen die specifiek zijn gericht op het onderhavige gebied en een direct gevolg van het eerdergenoemde uitgangspunten voor dit bestemmingsplan.

Naast de hiervoor per bestemming geregelde afwijkingsbepalingen is ook de gebruikelijke algemene afwijkingsbepaling (voor verschuiven verschillende grenzen en plaatsen van uitingen van beeldende kunst) opgenomen.

5.4 Algemene regels

In dit hoofdstuk van de regels worden, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, aanvullende regels gesteld.

- Antidubbelregel;
Het artikel "Antidubbelregel" bevat bepalingen om te voorkomen dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft. Het opnemen van dit artikel is verplicht voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.
- Algemene bouwregels;
In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels geregeld die voor alle bestemmingen kunnen gelden. Bijvoorbeeld extra bouwmogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen zoals balkons, galerijen en kelders.
- Algemene gebruiksregels;
Deze gebruiksregels geven aan wat in het plan in ieder geval onder verboden gebruik wordt verstaan.
Aandacht wordt gevraagd voor de algemene gebruiksregels waarin onder meer een regeling voor de beroepsuitoefening aan huis (inclusief de vrije beroepen) is opgenomen. Doel van deze regeling is de bescherming van de woon- en leefsituatie ter plaatse.
Naast een maximum percentage en oppervlakte en het feit dat de beroepsuitoefenaar ter plaatse dient te wonen, is bepaald dat activiteiten, die op voorhand geen overlast voor de woonomgeving veroorzaken, zonder meer zijn toegestaan. Indien de kans op overlast wel aanwezig is, dient een ontheffing te worden aangevraagd, zodat van geval tot geval een afweging kan worden gemaakt.
Binnen deze regeling is ook de vestiging van Bed & Breakfast mogelijk.
- Algemene afwijkingsregels;
In dit artikel is in aanvulling op de mogelijkheden van afwijken uit de bestemmingen nog een aantal algemene mogelijkheden om af te wijken opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.
- Algemene aanduidingsregels
 - a In dit artikel wordt de aanduiding 'veiligheidszone vervoer gevaarlijke stoffen' overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan.

5.5 Overgangs- en slotregels

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

In de slotbepaling is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan aangehaald worden.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

Wanneer met een juridisch-planologisch plan een bouwplan, zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, mogelijk wordt gemaakt, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Er is in dit geval geen sprake van een bouwplan conform artikel 6.2.1 Bro. Een exploitatieplan is niet nodig.

De ontwikkeling wordt geheel op risico van de woningcorporatie als initiatiefnemer aangegaan en is daarmee een volledig particulier initiatief. Het plangebied is volledig in eigendom van de initiatiefnemer. Als bij de precieze begrenzing de gevels van woningen in het openbaar gebied blijken te komen staan of als er meer ruimte voor de gevels van de woningen overblijft maken de gemeente en de corporatie afspraken over de kadastrale verankering.

Tussen de gemeente Dordrecht en de initiatiefnemer wordt een overeenkomst gesloten waarmee het kostenverhaal is verzekerd. Tevens zijn afdoende afspraken gemaakt over de inrichting van het gebied, zodat geen aanvullende eisen nodig zijn, die in een exploitatieplan moeten worden vastgelegd.

Geconcludeerd kan worden dat de economische uitvoerbaarheid in voldoende mate is verzekerd.

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak

De omwonenden van de Charlotte de Bourbonstraat zijn met regelmaat geïnformeerd over de plannen. In februari 2021 en juni 2021 zijn nieuwsbrieven verstuurd, in juli 2021 is een digitale informatieavond geweest. Tijdens deze informatieavond is het plan toegelicht door Trivire, architect en de aannemer en was er gelegenheid tot het stellen van vragen.

In navolging van deze informatieavond heeft Trivire in september 2021 persoonlijke gesprekken gevoerd met een aantal betrokken omwonenden. In oktober 2021 volgt een nieuwsbrief met daarin onder andere de Q&A van de informatie avond die in juli gehouden is.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen voor zienswijzen van 18 november tot en met 30 december 2021. Er is één zienswijze binnengekomen. Deze is beantwoord en heeft niet geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

7.2 Overleg

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

1. Provincie Zuid-Holland
2. Waterschap de Hollandse Delta
3. Tennet
4. Omgevingsdienst Haaglanden
5. Stedin
6. Gasunie
7. Veiligheidsregio