



Dordrecht

Valkhorst fase 2 - afwijking
bestemmingsplan Leerpark (2014)
RUIMTELIJKE ONDERBOUWING



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Valkhorst fase 2 - afwijking bestemmingsplan Leerpark (2014)

ruimtelijke onderbouwing

identificatie

projectnummer:

080505.20180347

projectleider:

J. Elias

auteur(s):

D. Gooijers

Planstatus

datum:

9 april 2018

opdrachtgever:

Heijmans

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging Valkhorst fase 2	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	4
1.4	Leeswijzer	4
Hoofdstuk 2	Bestaande situatie en planbeschrijving	5
2.1	Bestaande situatie	5
2.2	Planbeschrijving	5
2.3	Stedenbouwkundige inpassing	7
2.4	Ruimtelijke consequenties	8
Hoofdstuk 3	Beleidskader	10
3.1	Rijksbeleid	10
3.2	Provinciaal beleid	10
3.3	Gemeentelijk beleid	12
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	13
4.1	Verkeer en parkeren	13
4.2	Wegverkeerslawaaï	13
4.3	Bodem	14
4.4	Luchtkwaliteit	14
4.5	Archeologie	14
4.6	Bedrijven en milieuzonering	15
4.7	Externe veiligheid	15
4.8	Ecologie	16
4.9	Waterhuishoudkundige situatie	17
4.10	Kabels en leidingen	17
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	18
5.1	Economische uitvoerbaarheid	18
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	18
5.3	Planologische procedure	18

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Sinds 2008 wordt er in het gebied Leerpark in Dordrecht ontwikkeld en gebouwd. Valkhorst is een deelgebied van de gebiedsontwikkeling Leerpark. Momenteel wordt de ontwikkeling van Valkhorst fase 2 voorbereid. In het oorspronkelijke ontwerp zou Valkhorst een stedelijk karakter krijgen met (gestapelde) woningen aan de straat. De bestemmingsplangrens is hierop vastgesteld. De afgelopen jaren is geleidelijk het programma bijgesteld naar uitsluitend eengezinswoningen met voortuin. Het stedenbouwkundig ontwerp is vervolgens aangepast op het nieuwe programma.

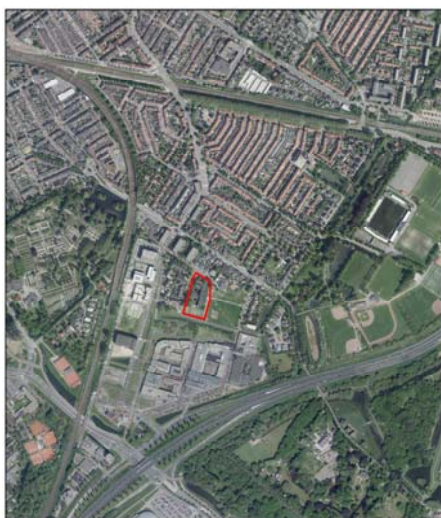
Voor Valkhorst fase 2 is momenteel een omgevingsvergunning in voorbereiding voor de bouw van 41 grondgebonden woningen. Enkele woningen vallen, als gevolg van aanpassingen in het stedenbouwkundige ontwerp, deels buiten de in het bestemmingsplan opgenomen bestemmingsgrens voor wonen. Hierdoor is vergunningverlening niet mogelijk vanwege strijdigheid met het bestemmingsplan. Door middel van een uitgebreide procedure omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de bepalingen uit het huidige bestemmingsplan.

Uit onderstaande ruimtelijke onderbouwing blijkt dat er stedenbouwkundig en planologisch geen belemmeringen zijn om medewerking te verlenen aan de omgevingsvergunning.

1.2 Ligging Valkhorst fase 2

In onderstaande figuur is de ligging van het projectgebied Valkhorst fase 2 uitgebeeld. De locatie ligt in het gebied Leerpark in de driehoek tussen de spoorlijn Dordrecht - Roosendaal, de randweg Dordrecht (N3) en de Dubbeldamseweg Zuid.

De woningen waarvoor afgeweken moet worden van het bestemmingsplan liggen aan de Jan Ligthartlaan, aan de noordkant van het projectgebied.

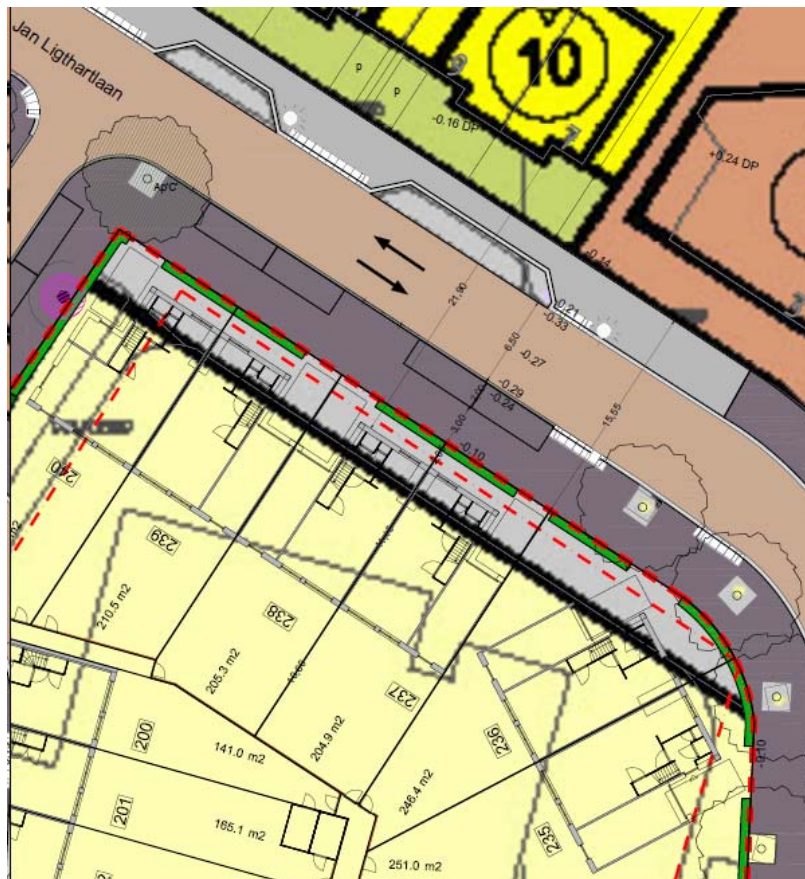


Figuur 1.1: Ligging projectgebied Valkhorst fase 2

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan '2e herziening bestemmingsplan Leerpark'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Dordrecht op 24 juni 2014.

De woningen aan de Jan Ligthartlaan liggen in het nieuwe ontwerp aan de voorzijde deels binnen de bestemming Verkeer zoals afgebeeld in figuur 1.2. Binnen deze bestemming is het niet mogelijk woningen op te richten. Op dit onderdeel is het stedenbouwkundig plan in strijd met het bestemmingsplan.



Figuur 1.2 Overschrijding bestemmingsgrens (geel = bestemming Woongebied; grijs = bestemming Verkeer)

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een projectbeschrijving gegeven van de bestaande situatie en wordt de gewenste ontwikkeling nader toegelicht. In hoofdstuk 3 is het relevante beleidskader opgenomen. In hoofdstuk 4 wordt getoetst aan verschillende omgevingsaspecten. Ten slotte wordt in hoofdstuk 5 de uitvoerbaarheid van het project beschreven.

Hoofdstuk 2 Bestaande situatie en planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

Ter plaatse van het projectgebied Valkhorst fase 2 staat momenteel een voormalig, leegstaand schoolgebouw. Aan de zuidzijde van het projectgebied liggen de Leerparkpromenade en het Leerpark. Ten noorden grenst het projectgebied aan de bestaande woonwijk Land van Valk, met grondgebonden woningen en maatschappelijke voorzieningen zoals een kerkgebouw en een muziekcentrum aan de overzijde van de Jan Ligthartlaan.

2.2 Planbeschrijving

Voor zowel Valkhorst fase 1 als fase 2 is een stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen vastgesteld wat uitgaat van in totaal 88 grondgebonden woningen voor de midden en hogere koopsector. Het bestemmingsplan maakt meer woningen mogelijk. Aan de zuidelijke rand is gekozen voor ruime statige rijwoningen met drie woonlagen. In de rest van het projectgebied komen diversere woningtypen voor, bestaande uit twee en drie bouwlagen met een kap. De woningen variëren van geschakeld tot twee-onder-één-kap. Op de binnenterreinen is ruimte voor parkeren.



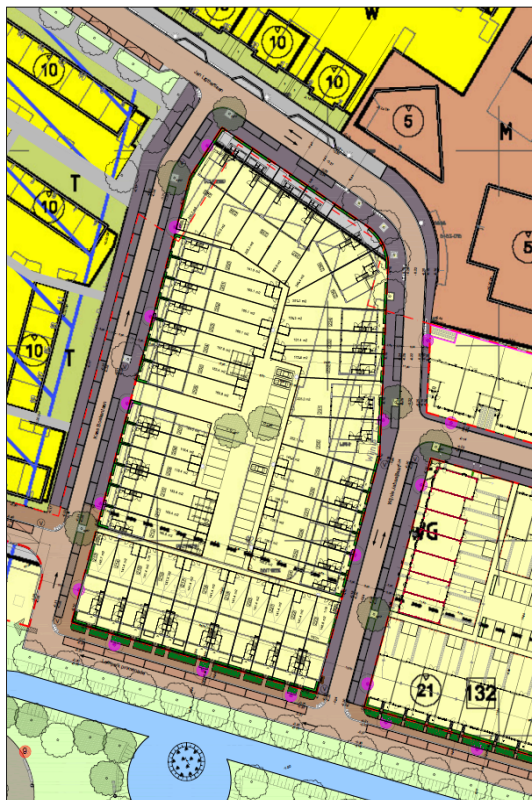
Figuur 2.1 Plangebied na ontwikkeling in vogelvlucht vanuit zuidelijke richting

De aangrenzende openbare ruimte wordt per fase ontworpen. Bij Valkhorst fase 1 is besloten extra ruimte toe te voegen aan de zuidelijke zijde, gelegen aan het Leerpark. Deze lijn is doorgetrokken in Valkhorst fase 2. Doordat de omvang van het bouwkvael hetzelfde is gebleven (conform de eerder gesloten grondovereenkomst) is het bouwplan voor fase 2 circa 4,2 meter naar het noorden geschoven. Hierdoor komen, zoals zichtbaar in figuur 1.2, 5 woningen aan de Jan Ligthartlaan voor 2,2 meter in de bestemming Verkeer te liggen. Ook de voortuinen bij de woningen (2 meter) komen in de bestemming Verkeer te liggen. De genoemde 4,2 meter betreft de afwijking van het vigerend bestemmingsplan.



Figuur 2.2 Vooraanzicht beoogde woningen Jan Ligthartlaan

Als gevolg van de aanpassingen in het stedenbouwkundig plan is het mogelijk om woningen met voortuinen te realiseren. Figuur 2.3 bevat de verkavelingstekening van Valkhorst fase 2 met het inrichtingsplan van de buitenruimte.



Figuur 2.3 Verkavelingstekening met inrichtingsplan buitenruimte Valkhorst fase 2 (rode stippellijn = grens uitgeefbaar gebied)

2.3 Stedenbouwkundige inpassing

De veranderingen in het stedenbouwkundig plan zorgen voor een betere aansluiting op de naastgelegen wijk Land van Valk. In het ontwerp zijn voortuinen toegevoegd wat het groene karakter van de wijk accentueert. In de architecturale uitwerking is veel aandacht besteed aan metselwerkdetails, wat ook kenmerkend is voor de woningen in Land van Valk. De uitstraling van de bouwblokken alsmede de typologie sluit goed aan bij de overige bebouwing van met name de recent gerealiseerde woningen.

In de nieuwe verkaveling schuift het blok van woningen aan de noordzijde 2,2 meter naar het noorden ten opzichte van het eerdere ontwerp. Ook de tuinen schuiven 2 meter naar het noorden. Hierdoor vindt een kleine verschuiving in het bouwkvael plaats ten opzichte van de reeds bestaande rijwoningen.

Onderstaande afbeeldingen laten de ligging van de woningen zien binnen het bestaande ruimteprofiel en bebouwing van de Jan Ligthartlaan.



Figuur 2.4 Profiel Jan Ligthartlaan in oostelijke richting (huidig en toekomstig)



Figuur 2.5 Profiel Jan Ligthartlaan in westelijke richting (huidig en toekomstig)

2.4 Ruimtelijke consequenties

De ruimtelijke consequenties van het nieuwe ontwerp zijn:

- Er zijn geen gevolgen voor bezonning en privacy voor de tegenover gelegen woningen

Het profiel van 21.85 meter (gemeten van gevel tot gevel) is een ruim profiel. De Jan Ligthartlaan gaat aan de oostkant over in de Wijnie Jabijlaan, zoals op de verkavelingstekening in figuur 2.3 is te zien. In deze straat komen dezelfde woningtypen voor van twee en drie bouwlagen met een kap. In de Wijnie Jabijnlaan wordt een intiemer profiel van 17 meter gehanteerd. Bij een straatprofiel van ten minste 17 meter zijn er geen nadelige gevolgen voor privacy en bezonning. De maat van de Jan Ligthartlaan ter hoogte van het bouwplan Valkhorst fase 2 zit hier ruim boven.

- Er ontstaat continuïteit van het straatprofiel van de Jan Ligthartlaan

De Jan Ligthartlaan is een profiel met wisselende bebouwing: een flat, rijtjeshuizen, twee-onder-één-kapwoningen en gemeenschapsgebouwen. De vormgeving van de openbare ruimte zorgt voor continuïteit; de trottoirbandlijn, de bomenrij met groenstrook en het langsparkeren. Deze principes worden in het nieuwe ontwerp voortgezet.

De breedte van de rijbaan blijft gelijk ondanks de verschuiving van het bouwkegel. Het voormalige haaksparkeren wordt ter plekke van het bouwplan vervangen voor langsparkeren. Dit vergroot de eenheid in het straatprofiel.

De verschuiving van het bouwkegel leidt er wel toe dat bebouwing ten opzichte van de naastgelegen bestaande bebouwing naar voren springt, zoals te zien is op de impressies in figuur 2.5 en 2.6. Aan het ontwerp van de zijgevel van het hoekpand (Jan Ligthartlaan / Kees Boekelaan) is door Venster architecten extra aandacht gegeven, zoals te zien is op onderstaande schets. De ramen boven de voordeur worden extra toegevoegd om de voorzijde van de kopgevel extra te openen.



Figuur 2.7 profiel woningen Jan Ligthartlaan

- De gebruikswaarde van het straatprofiel blijft gelijk en is voldoende ruim

Binnen het profiel van 21,85 meter dat gerekend wordt van gevel tot gevel, blijft een maat over voor de openbare ruimte van 15,55 meter. De maat voor het tweerichtingsverkeer blijft gelijk en de andere functionaliteiten zoals langsparkeren, de groenstrook, de bomenrij en een voldoende ruim trottoir zijn goed inpasbaar.

De overige ruimtelijke consequenties zoals ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen) en verkeer en parkeren zijn beschreven in hoofdstuk 4.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

Het beleidskader voor deze locatie en voor de wijk Leerpark in het algemeen, is beschreven in het in 2014 vastgestelde bestemmingsplan '2e herziening bestemmingsplan Leerpark'. Korthedshalve wordt daar naar verwezen. In onderstaande paragraaf is slechts een toets aan de beleidskaders opgenomen die gewijzigd zijn na vaststelling van dit bestemmingsplan of daarin niet zijn genoemd.

3.1 Rijksbeleid

Besluit ruimtelijke ordening (Bro) (2012, actualisering 2017)

Zorgvuldig ruimtegebruik is het uitgangspunt van de (rijks)overheid. Om dit principe beter te borgen is in 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6). Hieruit volgt dat alle ruimtelijke besluiten die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken, aandacht moeten besteden aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

De ladder is gewijzigd per 1 juli 2017. Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt voor de wijziging is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling betreft geen nieuwe stedelijke ontwikkeling in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking, omdat er geen woningen worden toegevoegd ten opzichte van de eerdere planvorming. Er is slechts sprake van het verschuiven van het bouwkvael. Het Besluit ruimtelijke ordening staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

3.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit (geconsolideerde versie 19 januari 2018)

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM), vastgesteld op 9 juli 2014 en meermaals (gedeeltelijk) herzien, geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer. Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

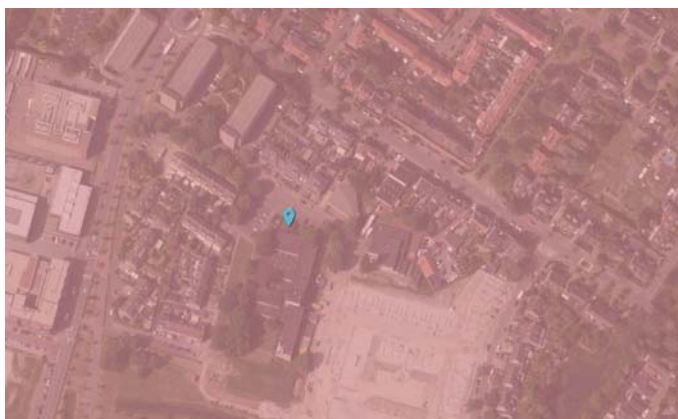
- Ruimte bieden aan ontwikkelingen.
- Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit.
- Allianties aangaan met maatschappelijke partners.
- Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

In de VRM zijn voor ruimte en mobiliteit vier speerpunten benoemd:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is,
2. vergroten van de agglomeratiekracht,
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit,
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Toetsing

De provincie kiest ervoor om stedelijke functies zoveel mogelijk in bestaand stedelijk gebied te concentreren. Hiermee wordt de leefkwaliteit van het bebouwde gebied behouden en versterkt. Het projectgebied is op de visiekaart 'beter benutten bebouwde ruimte' gelegen in de zogenaamde 'bebouwde ruimte'. Zie figuur 3.1 voor een uitsnede van de visiekaart ter plaatse van het projectgebied.



Figuur 3.1 Ligging projectgebied (markering) in 'bebouwde ruimte' (bron: Visie Ruimte en Mobiliteit)

Het projectgebied is daarnaast onderdeel van het 'stedelijk centrumgebied' waar de concentratie van diverse functies zoals wonen en werken centraal staat. De Visie Ruimte en Mobiliteit staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

Verordening Ruimte 2014 (geconsolideerde versie 19 januari 2018)

De Verordening ruimte 2014 is vastgesteld en herzien in samenhang met de Visie Ruimte en Mobiliteit en het Programma ruimte. De visie bevat de hoofdzaken van het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid van de provincie Zuid-Holland. Het ruimtelijk beleid is uitgewerkt in het Programma ruimte. De verordening is vastgesteld met het oogmerk van doorwerking van een deel van het ruimtelijk beleid en bevat daarom regels voor bestemmingsplannen en daarmee gelijkgestelde ruimtelijke plannen.

De verordening bevat regels ten aanzien van een aantal belangrijke ruimtelijke onderwerpen, zoals kantoren, bedrijventerreinen, glastuinbouw- en bollenteeltgebied, archeologie en provinciale vaarwegen. Ten aanzien van nieuwe stedelijke ontwikkelingen is opgenomen dat deze getoetst moeten worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Toetsing

De provincie heeft de ladder voor duurzame verstedelijking ook opgenomen in de Verordening Ruimte 2014 (artikel 2.1.1) om het provinciaal belang bij toepassing van deze ladder te benadrukken. verduidelijken voor de specifieke Zuid-Hollandse situatie.

De beoogde ontwikkeling vindt plaats binnen de bebouwde ruimte en voorziet niet in een stedelijke ontwikkeling. Een nadere toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking is vanuit provinciaal oogpunt niet noodzakelijk. De Verordening Ruimte 2014 staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Dordrecht 2040

Op 17 december 2013 is door de gemeenteraad de Structuurvisie Dordrecht 2040 vastgesteld. In 2040 moet Dordrecht een betekenisvolle, complete centrumstad in de regio zijn: een stad met een sterke sociale, culturele en economische functie voor de Drechtsteden. Een mooie stad, waarin het in de eerste plaats prettig wonen is, maar ook prettig werken. Een stad die nationaal zichtbaar is en interessant om te bezoeken.

Toetsing

Valkhorst fase 2 is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Leerpark. In de Structuurvisie is aangegeven dat het oorspronkelijke programma met bijhorende planning wordt gerealiseerd conform de mogelijkheden die de huidige marktomstandigheden bieden. Daarbij is ruimte voor aanpassing van de plannen en tijdelijk gebruik van de gronden. De Structuurvisie Dordrecht 2014 staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Verkeer en parkeren

De Jan Ligthartlaan is een erftoegangsweg gelegen in een 30 km/uur zone die aansluit op de Professor Waterinklaan, een gebiedsonsluitingsweg met een maximale snelheid van 50 km/uur.

De stedenbouwkundige wijziging in Valkhorst fase 2 heeft tot gevolg dat het trottoir met 12 haaksparkeerplaatsen wordt omgezet naar 4 langsparkeerplaatsen. De rijbaanbreedte van 6,30 meter blijft onveranderd. De ruimte van het trottoir aan de kant van het plangebied wordt wel smaller. Dit straatprofiel is dezelfde oplossing als in de rest van de straat.

Om de vervallen parkeerplaatsen te compenseren krijgt elke nieuwe twee-onder-één-kapwoning aan de Jan Ligthartlaan een parkeerplaats op eigen terrein (totaal 6 parkeerplaatsen). De resterende parkeerplaatsen (totaal 2 parkeerplaatsen) worden gecompenseerd in de openbare ruimte in de Kees Boekenlaan en Professor Gunninglaan. Het parkeeraanbod voor het gehele bouwplan van Valkhorst fase 2 voorziet daarmee volledig in de parkeerbehoefte. Hiermee wordt voldaan aan de beleidsregels voor parkeren bij nieuwbouwplannen van de gemeente Dordrecht. Het aspect verkeer staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

4.2 Wegverkeerslawaaï

Langs alle wegen - met uitzondering van 30 km/u-wegen en woonerven - bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder geluidzones waarbinnen de geluidhinder aan bepaalde wettelijke normen dient te voldoen. De breedte van de geluidzone van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de binnen- of buitenstedelijke ligging. De zone wordt gemeten vanuit de as van de weg.

Doordat een aantal woningen als gevolg van wijzigingen in het stedenbouwkundige plan worden gebouwd buiten de in het genoemde bestemmingsplan opgenomen bestemmingsgrens, is gekeken of dit akoestisch gezien invloed heeft.

Door Kuiper Compagnons is recent een akoestisch-bouwtechnisch onderzoek uitgevoerd (d.d. 22 december 2017). Uit dit onderzoek komt naar voren dat ten behoeve van het bouwplan tevens een onderzoek naar weg- en railverkeerslawaaï door hen is uitgevoerd (d.d. 5 juli 2017), zie bijlage 1.

Uit het akoestisch onderzoek naar weg- en railverkeerslawaaï blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de gezoneerde wegen: Rondweg (N3), Maria Montessorilaan/Professor Waterinklaan, Dubbeldamseweg Zuid en de Eemsteynstraat, beneden de voorkeurgrenswaarde van 48 dB ligt. Daarnaast is als gevolg van de spoorwegen eveneens geen sprake van een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde van 55 dB.

Tot slot wordt met gevelmaatregelen geborgd dat het binnenklimaat bij de nieuwe woningen maximaal 33 dB bedraagt.

Conclusie

Uit het onderzoek volgt dat voor bouwplan Valkhorst (vlek) 5B nergens de voorkeursgrenswaarde voor gezoneerde bronnen wordt overschreden. Een procedure hogere waarden kan achterwege blijven.

Het aspect geluid staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

4.3 Bodem

In de directe omgeving van het projectgebied zijn in 2017 twee bodemonderzoeken uitgevoerd (zie bijlage 2 en 3). Uit deze onderzoeken blijkt dat in het verleden de grond rondom een vermoedelijke olie-vet-afscheider ten behoeve van de grondverbetering is afgegraven. Uit het recente onderzoek blijkt dat de grond niet verdacht is op asbest. Wel zijn plaatselijk verontreinigingen aangetoond in de grond. De aangetoonde gehalten vormen echter geen milieuhygiënische belemmering voor de realisatie van woningen. Omdat ter plaatse van de directe omgeving geen relevante verontreinigingen aanwezig zijn, wordt dit ook niet verwacht ter plaatse van het projectgebied. Nader onderzoek is daarom niet noodzakelijk. Het aspect bodem staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

4.4 Luchtkwaliteit

De beoogde ontwikkeling leidt niet tot een toename van verkeersbewegingen zal dan ook niet in betekenende mate bijdragen aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2017 die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende wegen betreffen de Dubbeldamseweg Zuid en Eemsteynstraat. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2016 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze wegen ruimschoots onder de grenswaarden lagen. Omdat direct langs deze wegen aan de grenswaarden wordt voldaan, zal dit ook ter plaatse van het projectgebied het geval zijn. Concentraties luchtverontreinigende stoffen nemen immers af naarmate een locatie verder van de weg ligt. Het aspect luchtkwaliteit staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

4.5 Archeologie

Voor de betreffende woningen langs de Jan Ligthartlaan geldt conform het bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3', met een vrijstelling voor bodemingrepen tot maximaal 150 centimeter onder maaiveld. Bij diepere bodemingrepen is archeologisch vooronderzoek verplicht.

In het kader van het bestemmingsplan '2e herziening bestemmingsplan Leerpark' is reeds archeologisch vooronderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat voor het plangebied Leerpark op basis van de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Dordrecht (2009) vrijwel in zijn geheel een middelmatige archeologisch verwachting geldt. Deze verwachting is gebaseerd op de ligging in het komkleigebied van het laatmiddeleeuwse en mogelijk nog oudere klei-op-veenlandschap. In 2004 is langs de oost-, west- en zuidrand van het plangebied (Leerpark) een verkennend booronderzoek uitgevoerd. In 2006 en in 2011 zijn twee kleine booronderzoeken uitgevoerd aan de Dubbeldamseweg-Zuid, aan de noordzijde van het plangebied. Op basis van deze drie onderzoeken zijn in het voorgenoemde bestemmingsplan voor het gehele plangebied Leerpark bodemingrepen tot 200 cm - NAP of 150 cm beneden maaiveld vrijgegeven. Archeologisch onderzoek is alleen nodig indien geplande bodemingrepen dieper gaan.

De woningen aan de Jan Ligthartlaan liggen in het plangebied Leerpark. Hierdoor gelden de bovengenoemde uitgangspunten. De fundering van de woningen ligt op basis van het bouwplan niet dieper dan 150 cm beneden het maaiveld. Voor de paalfundering geldt in de regels van het bestemmingsplan een uitzonderingsregel, waardoor deze geen belemmering vormen.

Op basis van het bovenstaande wordt het projectgebied vrijgesteld van de verplichting tot archeologisch (voor)onderzoek. Het aspect archeologie staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

4.6 Bedrijven en milieuzonering

Het projectgebied maakt deel uit van een rustige woonwijk en wordt dan ook grotendeels omringd met woonfuncties. Circa 60 meter ten oosten van het projectgebied is een autobedrijf aanwezig (Garage Nederlof). Volgens de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) geldt voor een autobedrijf (handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven) een richtafstand van 30 meter in een rustige woonwijk. Aan de richtafstand wordt ruimschoots voldaan.

Aan de overzijde van het projectgebied is een kerk en een muziekcentrum (Jubal Muziek Centrum) aanwezig. Voor een kerk en het muziekcentrum geldt volgens de VNG-publicatie een richtafstand van 30 meter in een rustige woonwijk. De afstand van de gevel van de woningen tot het perceel van de kerk bedraagt 18 meter. Aan de richtafstand wordt derhalve niet voldaan. De afstand van de gevel van de woningen tot het perceel van het muziekcentrum is 15 meter. Aan de richtafstand wordt niet voldaan.

Van de richtafstand kan gemotiveerd afgeweken worden. Het maatgevende milieuaspect is geluid. De richtafstanden van de andere milieuaspecten is 0 meter waaraan voldaan wordt. Voor geluid zijn twee soorten geluidsbronnen te onderscheiden: Het verkeer dat het centrum en de kerk aantrekt en het muziek- en stemgeluid. Het verkeerslawaaï is zeer beperkt en zal geen geluidsoverlast veroorzaken. Daarnaast zijn de aankomende bewoners van de woning ingelicht over eventueel geluid van het centrum en kerk. Het aspect bedrijven en milieuzonering staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

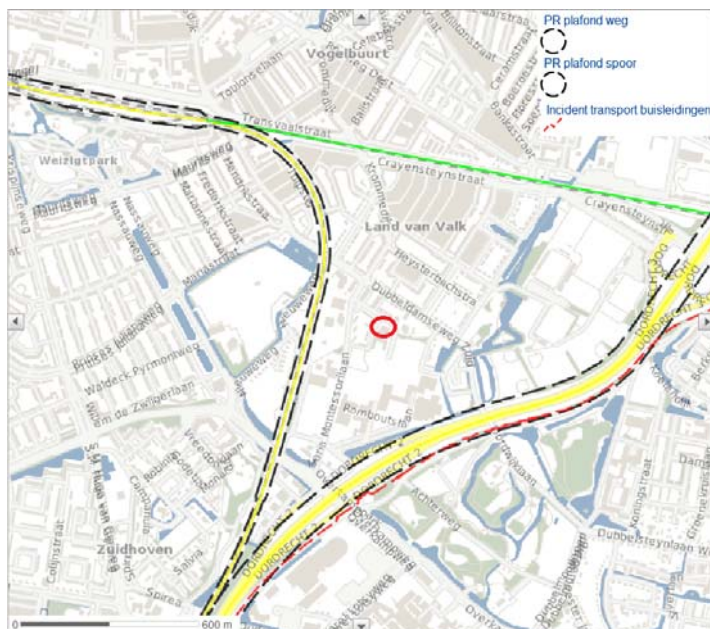
4.7 Externe veiligheid

Overeenkomstig de professionele risicokaart waarin relevante risicobronnen getoond worden, bevinden ten noorden en westen van het projectgebied spoorwegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd (zie figuur 4.1). De kortste afstand tot het spoor is 225 meter. Het plaatsgebonden risico-plafond (hierna: PR-plafond) bedraagt maximaal 17 meter en bereikt dan ook niet het projectgebied. Het invloedsgebied van het groepsrisico is meer dan 4 km. Het projectgebied ligt in het invloedsgebied van het groepsrisico. Het projectgebied is op meer dan 200 meter afstand gelegen waardoor conform het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik ter plaatse van het projectgebied. Dit betekent dat ontwikkelingen op meer dan 200 meter van het spoor niet van relevante invloed zijn op de hoogte van het groepsrisico. De beoogde ontwikkeling betreft een verschuiving van de gevellijn van 4,2 meter richting het noorden. Deze verschuiving zorgt er niet voor dat de beoogde woningen op minder dan 200 meter afstand van het spoor komen te liggen. Daarnaast neemt het groepsrisico niet toe omdat het aantal woningen ten opzichte van het vastgestelde bestemmingsplan afneemt van 225 woningen naar 88 woningen in fase 1 en 2.

	Woningaantallen
Woningaantal vastgesteld in 2008	225
Woningaantal huidige plan Valkhorst fase 1 en 2	88
	- 137

Tabel 4.1 Woningaantal fase 1 en 2

Ter plaatse van de woningen zullen aanwezigen hoofdzakelijk zelfredzaam zijn. Aanwezige kinderen, ouderen en gehandicapten worden wel beschouwd als verminderd zelfredzame personen. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de ouders/verzorgers de verminderd zelfredzame personen kunnen begeleiden.



Figuur 4.1 Plangebied (rode cirkel) t.o.v. transport routes gevaarlijke stoffen

Het projectgebied ligt op 390 meter afstand van de N3 (Baanhoekweg / Merwedestraat - A16). De weg heeft een PR-plafond van 47 meter en bereikt dan ook niet het projectgebied. Het maatgevende invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt 355 meter. Ook daar ligt het projectgebied buiten.

Circa 430 meter ten zuidoosten van het projectgebied is een hogedruk aardgasleiding van de Gasunie aanwezig (W-524-01). De leiding heeft geen plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt 140 meter. Het projectgebied ligt daar ruimschoots buiten.

Verder zijn in de directe omgeving van het projectgebied geen risicovolle bronnen aanwezig. Het aspect externe veiligheid staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

4.8 Ecologie

Gebiedsbescherming

Het projectgebied is niet gelegen in beschermde natuurgebieden. Directe effecten als areaalverlies en versnippering kunnen derhalve worden uitgesloten. Het dichtstbijzijnde natura-2000 gebied is de Biesbosch dat op een afstand van 4 km is gelegen. Gezien de afstand kunnen tevens effecten als verstoring en effecten op de waterhuishouding worden uitgesloten. Omdat er geen sprake is van het toevoegen van woningen genereert de beoogde ontwikkeling qua stikstofdepositie geen problemen. De ontwikkeling leidt daarmee niet tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor de kwalificerende soorten en typen uit Natura 2000-gebieden.

Soortenbescherming

Het projectgebied ter plaatse van de te verschuiven woningen is in de huidige situatie volledig verhard. Geschikte habitats ontbreken waardoor effecten op beschermde planten- en diersoorten vanuit deze verschuiving zijn uitgesloten.

Het voormalig schoolgebouw is aangemerkt als winter-, kraam-, paar- en zomerverblijfplaats voor vleermuizen. Ter compensatie worden in totaal 16 vleermuiskasten opgehangen, waarvan 5 ter hoogte van de noordelijke woningen. De verschuiving van de woningen heeft geen invloed op deze uitgangspunten.

De beoogde ontwikkeling is dan ook niet in strijd met het gestelde binnen de Wet natuurbescherming. Het aspect ecologie staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

4.9 Waterhuishoudkundige situatie

Het projectgebied is niet in een beschermingszone van een waterkering gelegen. In en nabij het projectgebied is ook geen oppervlaktewater aanwezig. In de huidige situatie is het projectgebied reeds verhard. De verschuiving van de gevellijn van de beoogde woningen zal dan ook niet leiden tot een toename van verharding. Er zal juist sprake zijn van een afname, omdat parkeerplaatsen en stoep ingewisseld worden voor voortuinen. Watercompenserende maatregelen zijn derhalve niet noodzakelijk. Tot slot is sprake van een gescheiden stelsel waarvan de woningen gebruik gaan maken. De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse. Het aspect water staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

4.10 Kabels en leidingen

Ter hoogte van het projectgebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig. Het aspect kabels en leidingen staat het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De uitvoering van de in deze ruimtelijke onderbouwing beschreven ontwikkeling is in handen van een ontwikkelende partij (Heijmans). De gemeente zal het eigendom van het perceel middels een grondovereenkomst met vastgelegde uitgiftegrenzen overgedragen via de Corporatie Leerpark richting Heijmans. Hierdoor is het opstellen van een exploitatieplan niet aan de orde.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Een inspraakprocedure is niet gehouden. Wel is er een informatieavond voor omwonenden geweest. Op deze avond zijn de plannen positief ontvangen. In het verleden heeft ook afstemming plaatsgevonden met het buurtcomité. De omgevingsvergunning wordt niet voorgelegd aan de overlegpartners zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Bro.

5.3 Planologische procedure

De procedure voor het verlenen van een omgevingsvergunning is door de wetgever geregeld. Voor de omgevingsvergunning, waarbij sprake is van strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan, is de te volgen procedure opgenomen in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. De procedure voor deze zogenaamde 'uitgebreide Wabo-procedure' (artikel 3.10 Wabo) betreft afdeling 3:4 Algemene wet bestuursrecht.

Uitgebreide Wabo-procedure

In het kader van de uitgebreide Wabo-procedure wordt het ontwerpbesluit met bijbehorende stukken ter visie gelegd voor een periode van zes weken. Gedurende deze periode kan eenieder zijn zienswijzen tegen het besluit kenbaar maken.

Beroep en hoger beroep

Na het verlenen van de vergunning kan beroep worden ingesteld bij de rechtbank tegen de verleende vergunning. Tot slot kan hoger beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.