

Toelichting wijzigingsplan Spuiboulevard 4-88

Gemeente Dordrecht
fase: vastgesteld wijzigingsplan
datum: 16 mei 2017

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3 Vigerend bestemmingsplan	5
1.4 Leeswijzer	5
HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving	6
2.1 Bestaande situatie	6
2.2 Toekomstige situatie	6
2.3 Stedenbouwkundige opzet	6
2.4 Motieven opstellen wijzigingsplan	9
HOOFDSTUK 3 Beleidskader	10
3.1 Rijksbeleid	10
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	10
3.1.2 Amvb Ruimte	10
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	10
3.2 Provinciaal beleid	12
3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit	12
3.2.2 Verordening Ruimte	14
3.3 Gemeentelijk beleid	14
3.3.1 Structuurvisie 2040	14
3.3.2 Bestemmingsplan Schil	14
3.3.3 Toetsing aan bestemmingsplan	15
HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten	17
4.1 Archeologie en cultuurhistorie	17
4.1.1 Regelgeving en beleid	17
4.1.2 Onderzoek	18
4.1.3 Conclusie	18
4.2 Bodemkwaliteit	19
4.2.1 Regelgeving en beleid	19
4.2.2 Onderzoek	19
4.2.3 Conclusie	19
4.3 Duurzaamheid	19
4.3.1 Regelgeving en beleid	19
4.3.2 Onderzoek	20
4.3.3 Conclusie	20
4.4 Externe veiligheid	20
4.4.1 Regelgeving en beleid	20
4.4.2 Onderzoek	22
4.4.3 Conclusie	22
4.5 Natuur	22
4.5.1 Regelgeving en beleid	22
4.5.2 Onderzoek	24
4.5.3 Conclusie	24
4.6 Geluid	24
4.6.1 Regelgeving en beleid	24
4.6.2 Onderzoek	25
4.6.3 Conclusie	25
4.7 Groen	25
4.7.1 Regelgeving en beleid	25
4.7.2 Onderzoek	26
4.7.3 Conclusie	26
4.8 Luchtkwaliteit	26
4.8.1 Regelgeving en beleid	26
4.8.2 Onderzoek	26

4.8.3 Conclusie	27
4.9 Verkeer en vervoer	27
4.9.1 Regelgeving en beleid	27
4.9.2 Onderzoek	27
4.9.3 Conclusie	27
4.10 Water	27
4.10.1 Regelgeving en beleid	27
4.10.2 Onderzoek	28
4.10.3 Conclusie	29
HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving	30
5.1 Planmethodiek	30
5.2 Regels	30
HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid	32
HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	33
7.1 Inspraak	33
7.2 Overleg	33

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Er is een plan ontwikkeld tot sloop van het pand aan de Spuiboulevard 4 - 88, waarin onder meer de ANWB was gevestigd, en vervolgens de nieuwbouw van hoofdzakelijk woningen op de deze locatie. Tijdens de opstelling van het bestemmingsplan 'Schil' in 2011/2012 was reeds sprake van een mogelijke ontwikkeling ter plaatse. Maar aangezien de plannen toen niet concreet waren, is een ontwikkeling gekoppeld aan een wijzigingsbevoegdheid.

Door initiatiefnemer is nu een plan ingediend met het verzoek daarvoor een wijzigingsplan op te stellen.

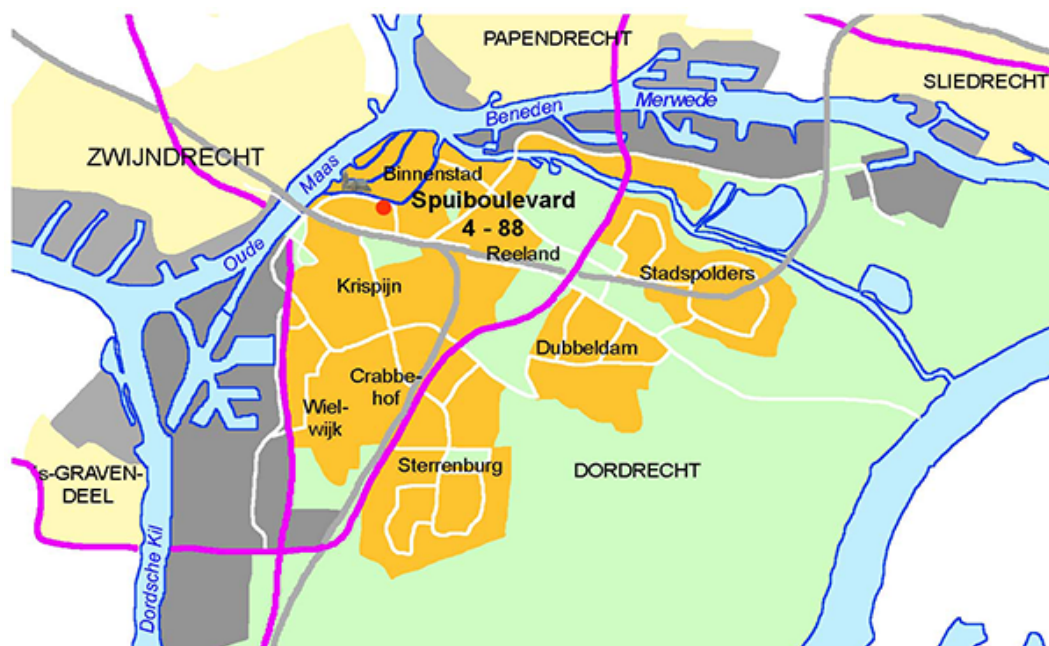
Het gemeentebestuur is bereid medewerking te verlenen aan de uitvoering van het plan.

Met gebruikmaking van de in het bestemmingsplan 'Schil' gegeven bevoegdheid is daartoe een wijzigingsplan opgesteld.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

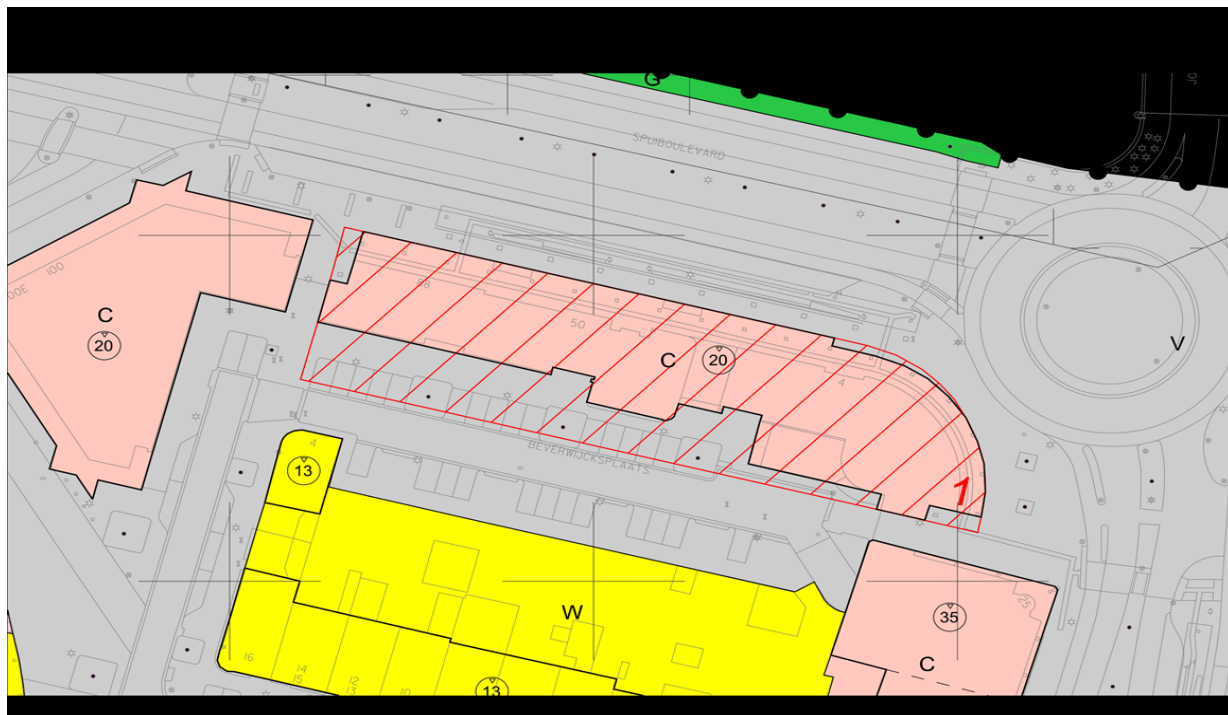
Het plangebied ligt in de Schil aan de Spuiboulevard in het gedeelte nabij de rotonde tot de binnenstad en wordt begrensd door:

- in het noorden: Spuiboulevard
- in het oosten: rotonde Spuiboulevard/Johan de Wittstraat
- in het zuiden: Beverswijcksplaats
- in het westen: kantoorgebouw Spuiboulevard 100



1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan Schil. De gemeenteraad stelde dit plan vast op 27 maart 2012. De betreffende locatie heeft daarin de bestemming 'Centrum' en de bestemming 'Verkeer'. Op de gronden ligt een wijzigingsbevoegdheid op grond waarvan burgemeester en wethouders bevoegd zijn het bouwvlak te vergroten en de maximale bouwhoogte te verhogen.



1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 zijn enkele algemene onderdelen beschreven. In hoofdstuk 2 zijn de historische ontwikkeling en de bestaande situatie van het nu voorliggende plangebied beschreven. De nieuwe situatie wordt toegelicht in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 komt het beleid van rijk, provincie en gemeente aan de orde. Bij de beschrijving van de omgevingsaspecten in hoofdstuk 5 wordt aandacht besteed aan onder meer archeologie, flora en fauna, water en geluid. Per terrein worden de regelgeving en het beleid benoemd. Vervolgens worden de onderzoeken toegelicht en conclusies getrokken.

In hoofdstuk 6 is een juridische planbeschrijving opgenomen.

De hoofdstukken 7 en 8 gaan achtereenvolgens in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

Er is thans sprake van een kantoorgebouw met op de begane grond publieksgerichte functies, zoals de (voormalige) ANWB-winkel en een makelaarskantoor.

Aan de zijde van de Spuiboulevard ligt voor het pand een bushalte met een overkapping voor de wachtende passagiers.

Aan de zijde van de Beverwijksplaats is een straat met parkeerplaatsen en bomen. Via deze straat zijn de achteringen van de woningen aan de Matthijs Balenstraat en garageboxen bereikbaar, evenals de parkeergarage van het ING-kantoor.



2.2 Toekomstige situatie

De bestaande opstallen worden gesloopt en vervolgens wordt een woongebouw met max. 55 woningen gebouwd met op de begane grond aan de zijde van de Spuiboulevard commerciële ruimtes, alsmede parkeerplaatsen op de begane grond en eerste verdieping.

Het nieuwe plan wordt dieper en hoger dan de bestaande bebouwing. Aan de zijde van de Beverwijksplaats wordt op de verdiepingen terugliggend gebouwd. De toegang tot de parkeerplaatsen ligt aan de Beverwijksplaats.

In paragraaf 3.3.3 is de toekomstige situatie getoetst aan de regels in het geldende bestemmingsplan.

2.3 Stedenbouwkundige opzet

De 19e eeuwse Schil is de eerste schilvormige stadsuitbreiding van Dordrecht buiten de historische binnenstad. Het stadsdeel heeft zich sinds de negentiende eeuw geleidelijk aan ontwikkeld tot een gemengd stedelijk gebied met veel werkgelegenheid, voorzieningen, detailhandel en woningbouw. De goede bereikbaarheid van Schil-West en de ligging nabij de binnenstad zijn sterke

vestigingsfactoren voor kantoren, woningbouw en stedelijke voorzieningen. Spuiboulevard 4-88 ligt op loopafstand van het Centraal Station en de binnenstadshalte voor het busvervoer ligt letterlijk voor de deur. De nabijheid van de openbare parkeergarages Veemarkt en Achterom maken de locatie ook goed bereikbaar met de auto.

Schil-West is een belangrijke kantorenlocatie in de regio Drechtsteden. Op dit moment staat ongeveer 25% van de kantoorruimte in dit stadsdeel leeg. De verwachting is dat dit percentage in de komende jaren nog verder zal oplopen. Bij de gemeente Dordrecht en verschillende eigenaren van kantoorgebouwen groeit daardoor het besef dat er een gezamenlijke aanpak nodig is van de leegstand van kantoren. De kantoorruimte in het pand Spuiboulevard 4-88 staat al jaren grotendeels leeg. Met nieuwbouw op deze plek ontstaat de kans om de rotonde Spuiboulevard-Johan de Wittstraat als poort naar een levendige binnenstad verder te versterken. Voorwaarde is dat er een goede aansluiting op de omringende omgeving plaatsvindt.

Context

De stedenbouwkundige hoofdstructuur van de 19e eeuwse schil wordt gevormd door een helder patroon van radiale wegen tussen zuidelijke stadsdelen en binnenstad, die onderling worden verbonden door brede boulevards en de Singel. In Schil-West bestaat de bebouwing langs de Spuiboulevard uit een reeks monofunctionele kantoorpanden en enkele grote woongebouwen. Deze grootschalige gebouwen verschillen in korrel en hoogte van het kleinschalige stedelijke weefsel, dat in de kern van Schil-West aanwezig is.

Spuiboulevard 4-88 maakt onderdeel uit van de reeks grote gebouwen aan de Spuiboulevard tussen Spuiweg en Johan de Wittstraat. Deze gebouwen hebben een aantal gemeenschappelijke ruimtelijke kenmerken, waardoor sprake is van stedenbouwkundige samenhang: er wordt gebouwd in de rooilijn, voor de pui van de plint is een droogloop aanwezig en de bovenste verdieping is architectonisch verbijzonderd. Qua architectuur kenmerken de grootschalige kantoorgebouwen aan de Spuiboulevard zich door ritmiek en soberheid. De later opgeleverde woongebouwen kennen een warmere uitstraling door de toepassing van gebakken materiaal in een paarsachtige kleur. Aan de achterzijde van Spuiboulevard 4-88 ligt de Beverwijcksplaats, een expeditiestraat waar ook de achtertuinen van de 19e eeuwse panden aan de Matthijs Balenstraat aan grenzen.

Rooilijnen

De nieuwbouw wordt gebouwd in de voorgevelrooilijn van de bebouwing aan de Spuiboulevard. De pui van de plint ligt 2 m. terug ten opzichte van de voorgevelrooilijn van de bovengelige verdiepingen. Op deze wijze ontstaat een droogloop en een goede aansluiting met de arcade van het aangrenzende kantoorpand. De droogloop krijgt een hoogte van minimaal 5 m. Hiermee wordt een goede aansluiting verkregen op de binnenstadshalte voor het busvervoer. Met de nieuwbouw wordt een expressieve kopgevel aan de Johan de Wittstraat gemaakt, die aansluit bij de orthogonaliteit van de overige bebouwing aan de rotonde.

Bouwhoogte

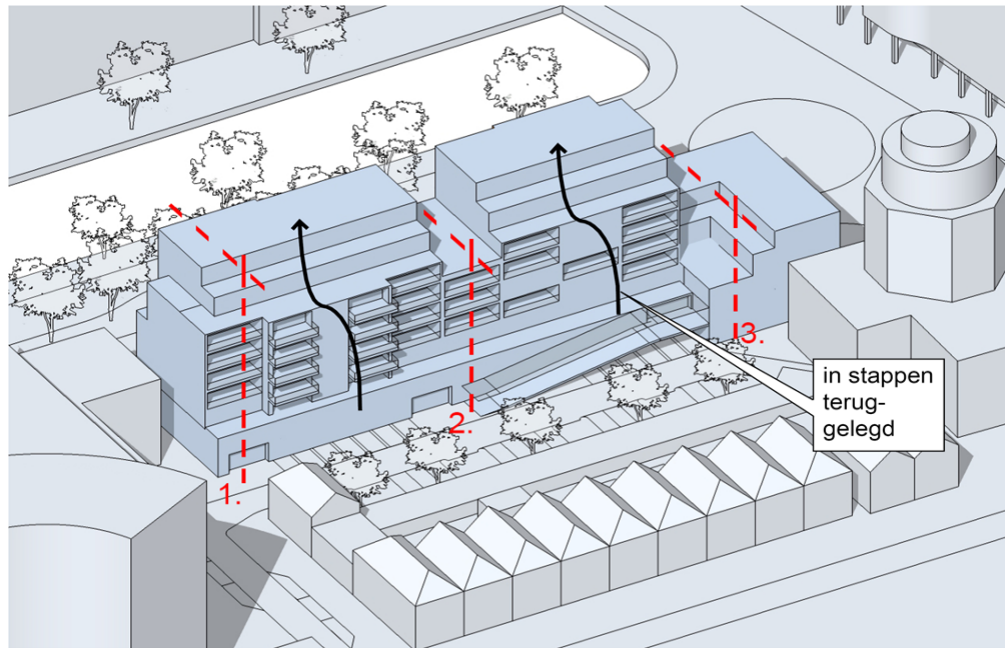
Het huidige kantoorgebouw heeft een hoogte van ongeveer 15 m, waarbij trappenhuisen en een toplaag zorgen voor een maximale hoogte van 20 m. Het gebouwdeel dat aan de rotonde grenst is lager dan de rest van het gebouw. De toegestane bouwhoogte van de nieuwbouw is bepaald in samenhang met de hoogte van de aangrenzende bebouwing.

De maximale bouwhoogte van 25 m bevindt zich aan de zijde van de Spuiboulevard; vanaf de Beverwijcksplaats ontstaat een trapsgewijze opbouw van het bouwvolume, waarmee meer aansluiting wordt verkregen met de kleinschalige woningen aan het Beverwijckplein. Ongeveer in het midden van dit bouwdeel wordt de bouwhoogte sterk verlaagd. Dit draagt bij aan de architectonische geleiding van het gebouw en de inpasbaarheid in de omgeving. Nabij de rotonde is de maximale bouwhoogte bepaald op 16 m. Deze beperking van de bouwhoogte is nodig in verband met het handhaven van een hoogteaccent in de tweede lijn van de Spuiboulevard (ING-kantoor).

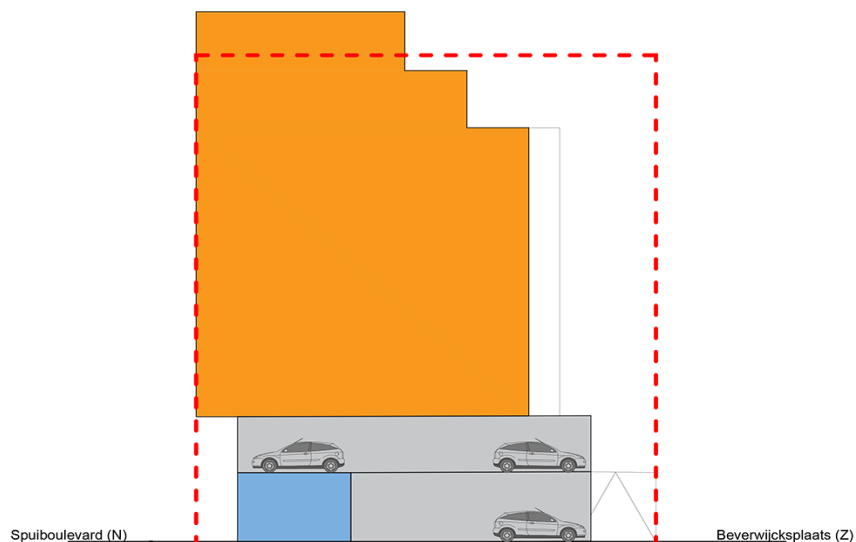
Technische installaties worden opgelost binnen de aangegeven maximale bouwhoogten.

In het wijzigingsplan wordt uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 25 m, een en ander overeenkomstig de wijzigingsregels in het bestemmingsplan 'Schil'. Bekend is dat er een bouwplan is ontwikkeld dat voor een beperkt deel de bouwhoogte van 25 m overschrijdt. Via de in het wijzigingsplan opgenomen bevoegdheid is er een mogelijkheid tot afwijking van 10 % van maten en getallen -deze bevoegdheid is reeds opgenomen in het bestemmingsplan 'Schil'- en kan dit bij een aanvraag om omgevingsvergunning worden beoordeeld en vergund.

De maximale bouwhoogte van 16 m nabij de rotonde en de trapsgewijze opbouw zijn ook in het wijzigingsplan opgenomen. Dit oogt erg gedetailleerd, maar is bewust gedaan om te voorkomen dat de trapsgewijze opbouw achterwege zou kunnen blijven.



Voorlopige volume studie



indicatie bouwplan en doorsnede

De bouwdiepte

Het in het bestemmingsplan 'Schil' opgenomen gebied met een wijzigingsbevoegdheid wordt niet volledig benut. Aan de zijde van de Beverwijcksplaats wordt minder diep gebouwd.

Toegang en oriëntatie

De nieuwbouw krijgt een overwegend transparante pui op de begane grond aan de zijde van de Spuiboulevard, waardoor een overtuigende wisselwerking met de openbare ruimte tot stand wordt gebracht. Winkels krijgen hun entree aan de Spuiboulevard. Centrale entrees (naar de woningen op de verdiepingen) bevinden zich in verband met de gewenste levendigheid aan de Spuiboulevard en/of Johan de Wittstraat.

De bevoorrading van winkels en toegang tot de stallingsgarage bevinden zich aan de Beverwijksplaats. De zijde aan de Beverwijksplaats is de zonzijde. Dit is aanleiding om aan deze zijde buitenruimten te situeren. Inkijk in de achtertuinen van de woningen aan de Matthijs Balenstraat moet daarbij zoveel mogelijk worden voorkomen. De te handhaven en/of nieuwe bomen dragen hier aan bij.

Uitstraling en materialisering

De route Spuiboulevard-Johan de Wittstraat is één van de drukste routes in de stad. De bebouwing langs deze route levert een grote bijdrage aan het stadsbeeld. Het nieuwe gebouw heeft een prominente ligging langs deze route en krijgt daarom een zeer representatieve uitstraling aan deze zijden. De gevel krijgt een hoge architectonische kwaliteit door een doordachte compositie en sprekende plasticiteit. Daarnaast zal het gebouw ook te zien zijn vanaf de Beverwijksplaats en het Beverwijksplein. Daarom dient het gebouw ook aan deze zijde een representatieve uitstraling te krijgen. Het is belangrijk dat de gekozen gevelmaterialen goed aansluiten bij de gebouwen in de omgeving.

Parkeren

In principe dient iedere ontwikkeling te voorzien in de eigen parkeerbehoefte. De gemeente hanteert voor nieuwbouw parkeernormen volgens de parkeerkengetallen van de CROW (publicatie 317, 2012).

Voor dit bouwplan is een afspraak gemaakt waarbij voor de bewoners wordt gestreefd naar 1 parkeerplaats per woning. Het benodigde aantal wordt gerealiseerd op de begane grond en de eerste verdieping. Bezoekers kunnen parkeren in de parkeergarages Veemarkt of Achterom. In de Beverwijksplaats bevinden zich in de huidige situatie parkeerplaatsen op maaiveldniveau, die voor het overgrote deel behouden te blijven.

Functies

Er is sprake van een woongebouw met aan de zijde van de Spuiboulevard op de begane grond commerciële functies. Op de begane grond bevinden zich ook de hoofdentrees en stijgpunten voor de woningen, bergruimten en parkeerplaatsen. Op de 1e verdieping zijn eveneens parkeerplaatsen gesitueerd. De toegang tot de parkeerplaatsen ligt aan de Beverwijksplaats.

2.4 Motieven opstellen wijzigingsplan

Het kantoorgebouw staat al vele jaren voor een groot gedeelte leeg en heeft in negatieve uitstraling in dit gedeelte van de stad. De Spuiboulevard vormt een hoofdontsluiting van/naar de binnenstad; direct grenzend aan de locatie is er een station voor openbaar busvervoer. Door het kantoorgebouw te slopen en te vervangen door een nieuw gebouw krijgt deze locatie een positieve impuls. Het benutten van het gebouw voor de woonfunctie en daarbij luxe woningen te realiseren trekt een doelgroep aan, waarvoor de gemeente Dordrecht gaarne ruimte wil bieden. Er is sprake van woningen in het middeldure en dure segment en zoals in de Woonvisie Drechtsteden beschreven is daaraan behoefte. Daarnaast kunnen op de begane grond commerciële functies worden gerealiseerd, die in samenhang met de haltes voor het busvervoer, kunnen zorgen voor een aantrekkelijk(er) verblijfsklimaat.

HOOFDSTUK 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Nota Ruimte is vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Op 13 maart 2012 stelde de Minister van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie vast.

Eén van de belangrijkste beleidsdoelen is een gezonde en veilige leefomgeving als basisvoorwaarde voor burgers en ondernemers. Dit wordt vooral vertaald in het verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water), bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.

Om toekomstige kosten en maatschappelijke schade te voorkomen, moeten bij ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen de milieueffecten worden afgewogen.

Het Rijk heeft 13 nationale belangen aangewezen. Het Rijk richt zich daarbij op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer (waaronder buisleidingen), energie en natuur, alsook ondergrond en ruimte voor militaire activiteiten. Ook waterveiligheid en milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, water en externe veiligheid) horen daarbij, evenals de bescherming van ons werelderfgoed (zoals de Waddenzee en de Nieuwe Hollandse Waterlinie). Buiten deze belangen bestaat beleidsvrijheid voor decentrale overheden, zoals de gemeente. Deze herziening betreft een binnenstedelijke ontwikkeling en is niet in strijd met enig nationaal belang. Wel wordt uiteraard rekening gehouden met nationaal belang 8: verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.

3.1.2 Amvb Ruimte

De nationale ruimtelijke belangen worden geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro of Amvb Ruimte). Op 30 december 2011 is de Amvb Ruimte in werking getreden.

Doel is om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen.

Bestemmingsplannen moeten voldoen aan deze algemene regels.

Onderhavige herziening voldoet aan het beleid en de algemene regels van het rijk.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Per 1 oktober 2012 is in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Die ladder moet in bestemmingsplannen worden doorlopen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

De ladder kent drie treden die achter elkaar dienen te worden doorlopen;

Trede 1: is er een actuele regionale behoefte

Trede 2: is (een deel van) de regionale behoefte op te vangen in bestaand stedelijk gebied

Trede 3: zoek een locatie die multimodaal ontsloten is of kan worden

Woonvisie

De Woonvisie Drechtsteden geeft aan dat het verhogen van de kwaliteit centraal staat waarbij vooral wordt ingezet op twee ontwikkelingen: meer en beter aanbod aan levendig centrumstedelijk milieu en rustig groen milieu.

In de woonvisie is het programma ook in aantallen uitgewerkt. Regionaal wordt de bouw van 10.000 à 12.000 woningen in de periode 2010-2020 voorzien, waarvan 5.000 in Dordrecht. Dit is inclusief een opgave voor vervangende nieuwbouw van 3.000 à 4.000 woningen, netto is er daarmee sprake van een toevoeging van 7.000 à 8.000 woningen. Dordrecht heeft als centrumstad daarbij tot taak om onder andere te voorzien in ca. 2.000 woningen in het centrum- en levendig stedelijk woonmilieu.

Daarnaast wordt duidelijk dat toenemende zeggenschap van bewoners vergaande differentiatie van het woningaanbod vereist. Woningzoekers nemen steeds minder genoegen met een gewone woning. De woning moet steeds nadrukkelijker aansluiten bij de leefstijl van haar bewoners. Er is voornamelijk vraag naar:

- middeldure en dure woningen in zowel de huur- als de koopsector;
- meer koopwoningen, gevarieerd en inspeland op de vraag van een zeer verscheiden groep huishoudens;
- een gevarieerd en passend, levensloopbestendig aanbod voor ouderen, een ontwikkeling die ook na de periode waar deze visie op betrekking heeft zal doorzetten;
- meer woningen in het middeldure en dure segment, zowel in een stedelijke setting als in groene of riviergeoriënteerde woon-milieus.

Het is derhalve essentieel wil men de midden en hogere inkomens aan de regio binden, dat ook voor deze doelgroep een passend aanbod wordt geboden.

Daarnaast blijft er vanuit het oogpunt van spreiding en kwaliteitsverbetering beperkt behoefte aan sociale nieuwbouw.

Woonmonitor

In april 2015 is voor de Drechtsteden de woonmonitor en vooruitblik 'Spetterend Wonen in de Drechtsteden 2015' opgesteld. In deze actualisatie van de regionale woonvisie wordt aangegeven dat in Dordrecht een overschot aan plannen voor appartementen in de goedkopere klasse bestaat. Concreet wordt hier het volgende over gezegd:

"De afgelopen jaren is de verkoop van appartementen steeds verder omlaag gegaan. Waar de verkoop van eengezinswoningen wel toenam, bleef de verkoop van appartementen duidelijk achter".

De reden dat de verkoop van de appartementen achterblijft, is omdat het huidige planaanbod slecht aansluit op de 'gewenste' vraag. Het huidige aanbod appartementen bestaat voornamelijk uit appartementen in de goedkopere klasse en buiten het centrum c.q. op te grote afstand van de voorzieningen.

De vraag naar appartementen is voornamelijk in de klassen middelduur en duur (huur en/of koop) welke zijn gesitueerd bovenop de voorzieningen.

Voor de wat langere termijn gaan we er van uit, dat de vraag langzaam verder zal stijgen. Met de toenemende vergrijzing zal een deel van de ouderen in de toekomst naar een comfortabel appartement willen verhuizen.

Er dient wel een nuancering op deze uitkomst van de woonmonitor te worden gemaakt. De behoefte in de monitor is grotendeels gebaseerd op het extrapoleren van de verkoop van appartementen in de afgelopen (crisis)jaren, waarbij er op minder aantrekkelijke plekken appartementen werden aangeboden. Dit heeft wel degelijk invloed gehad op de behoefte en naar verwachting is die bij een kwalitatief aanbod dan ook groter, naast de al te verwachten marktvraag.

De gemeente stuurt er op de marktruimte die wel aanwezig is met voorrang in te zetten voor plannen waar conform de doelstellingen van de woonvisie appartementen worden gerealiseerd die voorzien in de gewenste woonkwaliteit en prijssegmenten. Daarnaast is de locatie een belangrijk criterium. De gemeente geeft voorrang aan locaties:

- in het centrum;
- nabij het station;
- in bestaand vastgoed;
- in herstructureringsgebieden.

Kwalitatief plan binnen bestaand stedelijk gebied

In de Drechtsteden wordt veruit het grootste deel van de geplande woningen gesitueerd in bestaand stedelijk gebied. Alleen voor de locaties De Volgerlanden, Baanhoek-West, Wilgenwende en Belthurepark geldt, dat ze in een uitbreidingsgebied zijn gepland. In het verlengde van de verstedelijkingsladder hebben de Zuidvleugelpartners de wens geformuleerd om zoveel mogelijk, liefst 80% van het programma, in de invloedssfeer van de stations te bouwen. Daarnaast is aandacht voor ketenmobiliteit, het zorgen voor goede bereikbaarheid van de stations met andere vervoermiddelen, waardoor de trein voor een veel grotere groep interessant wordt.

De Spuiboulevard loopt langs de Spuihaven die de historische binnenstad, met de eerste uitbreidingen uit de jaren '30, omsluit. De planlocatie ligt op de hoek Spuiboulevard en de Johan de Wittstraat die een rechtstreekse verbinding vormt naar het treinstation en het hartje van de binnenstad. De Spuiboulevard zelf is één van de hoofdontsluitingswegen die tevens de verbinding naar het Rijkswegennet vormt. Voor de deur stopt de bus.

De locatie Spuiboulevard ligt dus midden in stedelijk gebied tussen het centrum en het station. Het is een unieke locatie gezien zijn ligging ten opzichte van voorzieningen in de ruimste zin des woords. Cultuur (musea, historische binnenstad), winkels, horeca en openbaar vervoer (bus en trein) liggen allemaal op zeer korte loopafstand.

De voorgenomen nieuwbouw geeft hierdoor invulling aan de wens om primair kwalitatieve binnenstedelijke locaties te benutten die in de nabijheid van een station liggen.

Alternatieve/concurrerende plannen zijn er eigenlijk niet maar onderstaand een korte opsomming van de nieuwbouw appartementen die aanstaande zijn:

- Tomadohuis (Centrum) - is huur en goedkopere prijsklasse;
- Stadswerven - is gelegen aan de rand van het centrum en niet nabij voorzieningen;
- Park Zuidhof (gebouw De Eik) - is gelegen in Zuidhoven, buiten het centrum;
- Park Stevenshof - is gelegen in Dubbeldam, dus niet boven op de voorzieningen

Nieuwbouw appartementen

De voorgenomen nieuwbouw zet in op middeldure en dure koopappartementen, eventueel om te zetten naar geliberaliseerde/vrije sector huurappartementen. Alle appartementen zullen op maat, samen met de consument, worden uitgewerkt zodat deze zijn afgestemd op de individuele leefstijl. Een appartement is levensloopbestendig (in basis zonder zorgvoorzieningen). Zoals eerdere genoemd is het aanbod van appartementen in het middeldure en dure segment in het centrum van de stad niet of nauwelijks aanwezig, zeker op de korte termijn.

Conclusie

De ontwikkeling is uniek op een dergelijke korte afstand van alle voorzieningen. Doordat hier sprake is van een toplocatie en deze appartementen ook omgezet kunnen worden in (markt)huur, is de verwachte behoefte groot genoeg om op deze locatie het beoogde aantal appartementen toe te voegen.

Trede 1 van de Ladder is hiermee goed doorlopen.

Dit plan sluit hiermee aan op de Woonvisie en voldoet daarbij aan alle vier de locatie-eisen die de gemeente stelt bij ontwikkelingen voor appartementen. De nabijheid van het station, centrum en veel voorzieningen maken deze locatie uitermate geschikt voor appartementen.

Het plan betreft ook de transformatie/herstructurering van leegstaande kantoren naar woningen. Hiermee wordt de leefbaarheid van de stad Dordrecht bevorderd, maar wordt ook het (landelijke) probleem van overschot aan kantoren, leegstand, aangepakt. De dreigende verloedering van de omgeving door de leegstand en achterstand in onderhoud van het bestaande pand wordt voorkomen door de nieuwbouw.

Hiermee is het plan ook in overeenstemming met trede twee van de Ladder van duurzame verstedelijking. Deze locatie is optimaal ontsloten met het openbaar vervoer. Hoewel trede drie van de Ladder niet relevant is, aangezien het om een ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied gaat, voldoet de ontwikkeling dus ook daar aan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit

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, 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 nieuwe 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.

Documenten VRM

Bij de VRM horen: de Visie Ruimte en Mobiliteit, de Verordening ruimte, het Programma ruimte en het Programma mobiliteit.

4 thema's

In de VRM zijn 4 thema's te onderscheiden

1. Beter benutten en opwaarderen

De provincie vangt de groei van de bevolking, de mobiliteit en de economische activiteit vooral op in de bestaande netwerken en bebouwde gebieden. Steden bieden nog volop kansen om te bouwen en te verbouwen. Ze kunnen de hoofdmoot voor hun rekening nemen van de woningen die Zuid-Holland tot 2030 extra nodig heeft. Daardoor kan het landelijk gebied open blijven. Door de schaalvoordelen blijft het mogelijk om goed openbaar vervoer tussen knooppunten te laten rijden. Gemeenten stellen regionale visies voor woningen en kantoren op.

Door deze visies stemmen de gemeenten het aanbod met elkaar af op de reële behoefte naar woningen en kantoren. Op deze wijze wil de provincie het overschot aan kantoren terugdringen en het tekort aan woningen voor bepaalde segmenten kleiner maken.

2. Versterken stedelijk gebied (agglomeratiekracht)

Meer concentratie en specialisatie van locaties die onderling goed verbonden zijn, leidt tot de versterking van de kennis- en bedrijvencentra op het Europese en wereldtoneel. De provincie wijst in de VRM de concentratielocaties met goede ontsluiting aan. Daarnaast werkt de provincie aan een goede aantakking van de Zuid-Hollandse economie op het nationale, Europese en wereldwijde netwerken van goederen- en personenvervoer.

Detailhandel is een belangrijke drager voor levendige centra. De VRM concentreert winkels zoveel mogelijk in bestaande winkelgebieden om leegstand in de binnenstad te voorkomen.

3. Versterken ruimtelijke kwaliteit

Het provinciale landschap valt onder te verdelen in drie typen, gekenmerkt door veenweiden, rivieren en kust. Het verstedelijkingspatroon, de natuurwaarden en het agrarisch gebruik sluiten daarop aan. De provincie stelt de versterking van de kwaliteiten van gebieden centraal in het provinciaal beleid. Per nieuwe ontwikkeling zal voortaan eerst worden bekeken of het nodig is om het buiten bestaand stads – en dorpsgebied te realiseren.

De voorwaarde hierbij is dat de maatschappelijke behoefte is aangetoond en de nieuwe ontwikkeling bijdraagt aan het behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Bij ruimtelijke kwaliteit gaat het om een integrale benadering waarbij de samenhang tussen bruikbaarheid, duurzaamheid én belevingswaarde in acht wordt genomen.

4. Bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving

In de VRM zet de provincie in op de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving. Door ruimtelijke reserveringen te maken voor de benodigde netwerken en via haar vergunningen- en concessiebeleid, draagt de provincie hieraan bij.

Blikvanger is het warmtenet. Restwarmte uit de Rotterdamse mainport kan in de toekomst via een ondergronds leidingstelsel worden getransporteerd naar de greenport Westland-Oostland, waar er kassen mee worden verwarmd, en naar steden om te voorzien in de warmtebehoefte van bewoners en bedrijven.

Programma ruimte

Het programma ruimte beschrijft de operationele doelen en de realisatiemix om doelen te (doen) bereiken. Ook wordt ingegaan op de rolverdeling en afspraken tussen gemeenten, regio's en provincie. De realisatiemix uit het programma ruimte bestaat uit juridische, financiële en bestuurlijke instrumenten en nader uit te werken beleid. In de praktijk worden deze vrijwel altijd gecombineerd ingezet.

Programma mobiliteit

In het programma mobiliteit staan de ambities en de provinciale belangen. Het programma mobiliteit kent een grotere dynamiek dan de visie. Het kan hierdoor bijvoorbeeld in samenhang met een nieuw collegeprogramma, elke vier jaar worden geactualiseerd. Daarbij wordt verbinding gelegd met de verschillende uitvoeringsprogramma's, beleidsuitwerkingen en verordeningen zoals deze al bestaan voor mobiliteit.

Juridisch instrumentarium

Het juridisch instrumentarium vloeit voort uit de Wet ruimtelijke ordening en staat in de Verordening ruimte 2014. Het gaat daarbij om de verordening, het provinciaal inpassingsplan en

de (proactieve en reactieve) aanwijzing. De provincie kan deze instrumenten inzetten als er sprake is van provinciaal belang. De provincie beschouwt in ieder geval van provinciaal belang de in de visie opgenomen doelen en de uitwerking daarvan in het programma ruimte en mobiliteit. In de verordening staan de regels die de provincie stelt aan ruimtelijke ontwikkelingen.

3.2.2 Verordening Ruimte

In samenhang met de Structuurvisie is ook de Verordening Ruimte opgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. Het volgende artikel is relevant voor het onderhavige plan:

Om het stedelijk netwerk te versterken kiest de provincie het uitgangspunt om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden en versterkt. Om dit te bereiken zijn het stedelijk netwerk en alle daarbuiten gelegen kernen in Zuid-Holland voorzien van bebouwingscontouren. Deze geven de grens van de bebouwingsmogelijkheden voor wonen en werken weer. Verstedelijking buiten deze bebouwingscontouren is in principe niet toegestaan.

Het plangebied valt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied.

3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Voor de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking wordt verwezen naar paragraaf 3.1.3.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie 2040

De Schil wordt in de structuurvisie getypeerd als levendig centrum. Tot dit milieu behoren de binnenstad, de Schil, Stadswerven, Leerpark en het Gezondheidspark. Het levendig stedelijk centrummilieu bevat de plekken in de stad met hoge dichtheden en een hoge mate van functiemenging, waar meerdere verkeersstromen en sprake is van een goede bereikbaarheid. In deze gebieden is sprake van een sterke menging en veel combinaties van functies als wonen, kantoren en allerlei commerciële en maatschappelijke voorzieningen. De gebruiksintensiteit is hoog.

Het woonmilieu is dynamisch, met een aanbod van gemaksvoorzieningen en een optimale bereikbaarheid. De woningvoorraad is gevarieerd, zo ook de bewoners, waarbij het hoge voorzieningenniveau een belangrijk locatiecriterium voor huishoudens is. De focus voor nieuwe ontwikkelingen verschuift van kwantiteit naar kwaliteit, waarop nieuwe plannen beoordeeld zullen worden.

3.3.2 Bestemmingsplan Schil

In het kader van de 10 jaarlijkse herziening is voor de Schil op 27 maart 2012 een nieuw bestemmingsplan vastgesteld.

In dat bestemmingsplan is de ontwikkeling van deze locatie aan de Spuiboulevard gekoppeld aan een wijzigingsbevoegdheid.

De genoemde wijzigingsbevoegdheid is gelegd op de gronden met de bestemming 'Centrum' en een gedeelte van de gronden met de bestemming 'Verkeer'.

Burgemeester en wethouders kunnen de gronden met de aanduiding 'wro-zone-wijzigingsgebied-1' zodanig wijzigen dat in samenhang met een uitbreiding van het bouwvlak de bouwhoogte wordt vergroot tot maximaal 25 m onder de voorwaarde dat:

1. de wijziging alleen mag worden toegepast in samenhang met de uitbreiding van het bouwvlak en voor functies die een meerwaarde opleveren voor de stad;
2. de uitbreiding van het bouwvlak en bouwhoogte niet mag worden toegepast ten behoeve van een kantoorfunctie;
3. de woon- en leefsituatie in de naaste omgeving niet op ontoelaatbare wijze negatief wordt beïnvloed.

In de toelichting op het bestemmingsplan is over deze locatie aan de Spuiboulevard het volgende geschreven:

Gebouw ANWB e.a.

In de Visie Schil-West worden een aantal locaties aan de Spuiboulevard waar nu (leegstaande) kantoorgebouwen staan, gezien als potentiële locaties voor stedelijke functies, die veel publiek aantrekken. Door dit soort functies aan de Spuiboulevard te situeren, zal ook de levendigheid van de binnenstad worden vergroot. De ANWB-locatie op de hoek Spuiboulevard-Johan de Wittstraat wordt gezien als één van deze locaties. Het is aannemelijk dat het bouwvolume, dat in het vorige bestemmingsplan wordt toegestaan op de plek van de ANWB-locatie voor de realisering van een stedelijke functie te beperkt is. In relatie tot de overige bebouwing langs de Spuiboulevard is het huidige kantoorgebouw bescheiden in zijn omvang. Een verruiming van het bouwvolume (hoogte en breedte) is mogelijk, mits voldaan wordt aan de volgende stedenbouwkundige randvoorwaarden.

In principe dient er te worden gebouwd in de voorgevelrooilijn, de structuurbepalende lijn, van de bebouwing aan de Spuiboulevard. Eén van de kenmerken van de bebouwing langs de Spuiboulevard, de arcade, zal in het nieuwe gebouw moeten terugkomen. Dit houdt in dat de begane grond terug ligt (2,5-3,0 m) ten opzichte van de voorgevelrooilijn van de bovengelegen verdiepingen. Hiermee wordt een menselijke maat geïntroduceerd en ontstaat een droogloop. Deze architectonische verbijzondering moet voldoende hoogte krijgen (min. 4,0 m) en moet goed aansluiten bij de hoogte van de arcade van de belendende bebouwing. Doordat de gevel van de nieuwbouw ter plaatse van de Johan de Wittstraat terug ligt, blijft de entree van het ING gebouw in het zicht en kunnen de bomen in het trottoir gehandhaafd blijven.

Het is mogelijk om aan de zijde van de Beverwijcksplaats meer ruimte te bebouwen dan het grondvlak van het huidige kantoorgebouw. De maximale bouwdiepte bedraagt 23 meter. Voorwaarde is dat de Beverwijcksplaats gebruikt kan blijven worden voor parkeren en expeditie. In het huidige kantoorgebouw is op de begane grond een openbare doorgang vanaf de Spuiboulevard naar de parkeerplaatsen aan de Beverwijcksplaats aanwezig. Het is niet wenselijk deze doorgang in de nieuwe situatie te laten terugkomen.

De maximale bouwhoogte bedraagt, in relatie tot de belendende panden, 25 meter. De minimale bouwhoogte bedraagt 20 meter. De begane grond heeft een verdiepingshoogte van tenminste 4,0 meter. Differentiatie in bouwhoogte is gewenst. In verband met een goede aansluiting op de woningen aan de Matthijs Balenstraat heeft het de voorkeur om de bouwhoogte aan de Beverwijcksplaatszijde niet te maximaliseren.

In functionele zin kan worden gedacht aan functies die een meerwaarde opleveren voor de stad. Vanuit die optiek zijn kantoren uitgesloten (deze functie is reeds volop aanwezig).

Aangezien er geen sprake is van concrete planvorming is de ontwikkeling gekoppeld aan een planwijziging.

3.3.3 Toetsing aan bestemmingsplan

Het wijzigingsplan blijft binnen het in het bestemmingsplan aangegeven wijzigingsgebied en bouwhoogte bedraagt maximaal 25 m. Toetsing aan de wijzigingsvoorwaarden levert het volgende beeld op:

1. de wijziging alleen mag worden toegepast in samenhang met de uitbreiding van het bouwvlak en voor functies die een meerwaarde opleveren voor de stad;

Er is sprake van een uitbreiding van het huidige bouwvlak en er is sprake van functies die een meerwaarde opleveren voor de stad. Aan de zijde van de Spuiboulevard zorgen commerciële functies op de begane grond voor enige levendigheid in de nabijheid van de haltes voor het openbaar vervoer. De voorgenomen woonfunctie en de doelgroep (duur en middelduur) dragen eveneens in positieve bij aan deze locatie. Het geheel wordt vormgegeven in een gebouw dat door de verschillende elementen goed past op deze locatie (verschillende hoogten, geleding, arcade, representatieve uitstraling).

2. de uitbreiding van het bouwvlak en bouwhoogte niet mag worden toegepast ten behoeve van een kantoorfunctie;

De uitbreiding wordt niet gebruikt ten behoeve van de kantoorfunctie; in het wijzigingsplan wordt de functie 'kantoor' slechts in beperkte mate toegestaan.

3. de woon- en leefsituatie in de naaste omgeving niet op ontoelaatbare wijze negatief wordt beïnvloed.

De bebouwing ligt op het noorden van de bebouwing aan de Matthijs Balenstraat; mede daardoor is er geen sprake van een negatief effect op daglichttoetreding en bezonning. De trapsgewijze opbouw van het bouwvolume zorgt voor aansluiting op de bestaande woningen aan de Matthijs Balenstraat c.s.

De Beverwijcksplaats wordt heringericht, maar behoudt de huidige functies, waaronder parkeren en enkele bomen.

Het geheel overziend kan worden gesteld dat het wijzigingsplan voldoet aan de in het bestemmingsplan Schil opgenomen wijzigingsregels.

HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten

4.1 Archeologie en cultuurhistorie

4.1.1 Regelgeving en beleid

Wet op de archeologische monumentenzorg

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

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

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

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

Besluit ruimtelijke ordening

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

Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland

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

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

- de kenmerkenkaart, waarop de kenmerkende nederzittingspatronen, landschapspatronen en de archeologische opbouw van het landschap zijn weergegeven;
 - de waardenkaart, waarop de waardevolle structuren van de kenmerkenkaart zijn gewaardeerd.
- Deze cultuurhistorische kenmerken en waarden vormen de input bij processen van culturele planologie.

Gemeentelijk beleid archeologie

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

In 2009 is de archeologische verwachtingskaart voor de gemeente Dordrecht opgesteld. De kaart is een detaillering en uitwerking van de kaarten die op nationale en provinciale schaal beschikbaar zijn. Op het gemeentelijk grondgebied varieert de verwachting van laag tot zeer hoog. In het bij de kaart behorende rapport "'Stad en Slib: het archeologisch potentieel van het Eiland van Dordrecht in kaart gebracht" is de onderbouwing voor de hoogte van de verwachting verwoord. In

de Erfgoedverordening Dordrecht (2010) zijn aan de archeologische verwachtingen verschillende voorwaarden en vrijstellingen verbonden. Deze voorwaarden en vrijstellingen worden uiteindelijk in de nieuwe bestemmingsplannen opgenomen.

Archeologisch onderzoek in de gemeente Dordrecht is gericht op kenniswinst wat betreft de bewonings- en ontwikkelingsgeschiedenis van de stad en het Eiland. Van groot belang hierbij is het ontstaan en de ontwikkeling van de stad, de reconstructie van het (cultuur)landschap van het Eiland van Dordrecht en de relatie tussen stad en platteland vóór de ingrijpende St. Elisabethsvloed van 1421. Hiermee sluit de gemeente aan op de Nationale Onderzoeksagenda Archeologie, waarin de relatie tussen mens en landschap in West Nederland binnen de middeleeuwse bewoningsgeschiedenis een speerpunt vormt en uitgewerkt moet worden. De provincie Zuid Holland kent een grote waarde toe aan locaties die informatie bevatten over de ontginning van het veenlandschap in de middeleeuwen. Het is deze ontginning van het veen en de daarmee samenhangende structuren zoals kaden, dijken, sluizen en die ook nu nog beeldbepalend zijn voor het Hollands landschap. Het Eiland van Dordrecht speelt in landschap een opvallende rol vanwege het in 1421 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 zich archeologische sporen in het gebied aanwezig zijn en wat hun kwaliteit en waarde is. Als er archeologische behoudenswaardige waarden aanwezig zijn, dient de initiatiefnemer zorg te dragen voor behoud door plaanpassing of opgraven. Behoud in situ verdient daarbij de voorkeur. Bij vaststellen van archeologische waarden en het omgaan met behoudenswaardige waarden dient gewerkt te worden volgens de eisen van de gemeente Dordrecht. Deze verplichting geldt voor het gehele plangebied.

4.1.2 Onderzoek

Voor het plangebied geldt conform het bestemmingsplan Schil een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie (WR-A). Hieraan verbonden zit een onderzoek voor vrijstelling voor bodemingrepen tot 100 cm beneden maaiveld.

De bodem zal deels al verstoord zijn door de huidige bebouwing, zowel door de funderingsbalken als de funderingspalen.

In het plangebied zelf is nooit archeologisch onderzoek uitgevoerd.

De dichtstbijzijnde onderzoekslocatie ligt op circa 110 meter ten oosten, Johan de Wittstraat 120. In een booronderzoek uit 2011 is gebleken dat het - ná de Sint Elisabethsvloed van 1421 natuurlijk afgezette - Merwededek, bestaand uit gelaagd zand en klei, hier een dikte heeft van circa 470 cm en reikt tot 395 cm - NAP. In dit natuurlijke Merwededek zijn geen archeologische waarden aanwezig. Het in 1421 verdrongen middeleeuwse landschap - met archeologische waarden - dat daaronder ligt, bleek hier deels al geërodeerd door het zee- en het rivierwater (archeologische projectcode DDT 1110).

Op circa 250 meter ten westen - nabij Spuiweg en tegenover Spuistraat - is in 2002 een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Op deze locatie werd een grote hoeveelheid en een dik pakket gespuid stadsafval aangetroffen: de stedelijke binnengracht werd hier gespuid op de omringende stadsgracht of Spuihaven. Het Merwededek bleek hier circa 450 cm dik en reikend tot 410 cm -NAP (archeologische projectcode DDT 0201).

Om in het plangebied de dikte van het Merwededek te bepalen en de diepteligging en de intactheid van het verdrongen middeleeuwse landschap vast te stellen, is een archeologisch booronderzoek verplicht.

De kans op archeologisch vervolgonderzoek is gezien de middelmatige verwachting en de verwachte diepteligging klein.

4.1.3 Conclusie

De aspecten archeologie en cultuurhistorie lijken geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Wel dient vooraf een booronderzoek plaats te vinden. Daarna wordt een definitieve conclusie getrokken.

4.2 Bodemkwaliteit

4.2.1 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.

4.2.2 Onderzoek

Door Tritium Advies bv is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (rapport d.d. 1 oktober 2015 nr. 1508/049/RK-01). Uit de toetsing van de analyseresultaten blijkt de bovengrond maximaal licht verontreinigd te zijn met lood, kwik, kobalt en zink. De ondergrond blijkt maximaal licht verontreinigd te zijn met lood, kwik, kobalt, nikkel, zink en PAK. Het grondwater is matig verontreinigd met barium en licht verontreinigd met kobalt, nikkel, zink en naftaleen. De onderzoeksresultaten leveren geen belemmering op voor de voorgenomen herontwikkeling ter plaatse.

Indien grond wordt afgegraven en van de locatie wordt afgevoerd, dient er rekening mee te worden gehouden dat deze grond elders niet zonder meer toepasbaar is (zie regels Besluit bodemkwaliteit).

4.2.3 Conclusie

De bodem is geschikt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.3 Duurzaamheid

4.3.1 Regelgeving en beleid

Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4)

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

De verschillende transities zijn ondergebracht in drie clusters:

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

Het NMP 4 beoogt het permanente proces van verbetering te versterken door integrale oplossingen in ontwikkelen voor hier en nu, voor elders en later. De kwaliteit van de leefomgeving wordt bepaald door het aanbod van woningen, werkgelegenheid, winkels en andere voorzieningen in de omgeving of door de aanwezigheid van groen, natuur, ruimte en afwisseling van

karacteristieke gebieden. Ook blijkt de waardering van het stedelijk gebied steeds meer gekoppeld te worden aan de waardering van het landelijk gebied en omgekeerd. Het milieubeleid draagt echter ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Milieu en ruimtelijke ordening raken steeds meer verweven. Milieubeleid en ruimtelijk beleid moeten elkaar dan ook versterken. Het uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid voor het definiëren en realiseren van milieukwaliteit en de uitvoering van het beleid op het meest passende bestuursniveau komt te liggen.

Maatschappelijk Duurzaam Ontwerpen

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

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

4.3.2 Onderzoek

Er is sprake van nieuwbouw waarbij gestimuleerd wordt om aan de voor duurzaamheid geldende voorwaarden te voldoen. Via de toetsing van de aanvraag om omgevingsvergunning zal dit nader aandacht krijgen.

4.3.3 Conclusie

Het aspect duurzaamheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Regelgeving en beleid

Toetsingskader Externe Veiligheid

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

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

Binnen de EV worden twee normstellingen gehanteerd:

Het Plaatsgebonden Risico (PR) richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor burgers.

Het Groepsrisico (GR) stelt beperkingen aan de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het 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 weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de cumulatieve kansen per jaar op ten minste dat aantal slachtoffers. Het groepsrisico is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico een oriënterende waarde. Ter bepaling van de 10⁻⁶ contour van het plaatsgebonden risico en de hoogte van het groepsrisico zijn risicostudies uitgevoerd.

Besluit externe veiligheid transportroutes

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

Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs)/ Regeling basisnet

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

Externe Veiligheidsbeleid spoor, rijksproject Basisnet

Het rijksproject Basisnet is er op gericht een knelpuntvrij netwerk voor vervoer van gevaarlijke stoffen tot stand te brengen.

Het project bevindt zich in de afrondende fase en zoals nu blijkt, zullen in Dordrecht en Zwijndrecht de externe veiligheidsnormen (met name die van het groepsrisico) nog steeds flink worden overschreden. De veiligheidscontour voor het plaatsgebonden risico wordt als gevolg van dit project gereduceerd tot 30 meter (ipv 80 meter).

Ook na 2020 wordt er verdere groei in het vervoer van gevaarlijke stoffen voorzien (met een factor 1,5 tot 2). Om de consequenties van deze groei verder in beeld te brengen is op initiatief van het bedrijfsleven de Taskforce Robuustheid Basisnet opgericht. Deze taskforce heeft twee jaar de tijd, om de consequenties van de groei in kaart te brengen. Hierbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de vervoertoeename leidt tot verdere toename van de onveiligheid. Eerste verkenningen laten zien dat er technisch nog een aantal maatregelen zijn te treffen die leiden tot risicoreductie.

Om het vervoer van gevaarlijke stoffen uit de bebouwde omgeving te verwijderen en het knelpunt van de externe veiligheid op te lossen zetten de Drechtsteden (Dordrecht en Zwijndrecht) in op aanpassing van de spoorinfrastructuur in de vorm van een tunnelvariant langs de A16. Een dergelijke variant is niet vóór 2030 gerealiseerd, waardoor een oplossing voor het externe veiligheidsprobleem op korte termijn niet te verwachten valt. In de MIRT-Verkenning Rotterdam-Antwerpen wordt voor de periode na 2020 tot 2040 bekeken of de aanpassing van bestaande of nieuwe infrastructuur noodzakelijk is.

Voor beoordeling van de externe veiligheidssituatie hanteert Dordrecht het "toetsingskader externe veiligheid" dat door de gemeenteraad in 2005 is vastgesteld. Naast het plaatsgebonden risico en groepsrisico zijn ook beheersbaarheidaspecten en zaken op het gebied van zelfredzaamheid van belang.

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.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

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

Provinciaal beleid: Beleidsplan externe veiligheid (CHAMP)

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

4.4.2 Onderzoek

Kabels en leidingen

In de directe nabijheid van het plangebied liggen geen kabels en leidingen, die in het kader van het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen voor regeling in het bestemmingsplan in aanmerking komen.

Vervoer

Gevaarlijke stoffen kunnen worden vervoerd over de weg, het spoor, het water of door buisleidingen. Wanneer een bestemming is voorzien binnen een het invloedsgebied van een transportas dient de toename van het Groepsrisico Externe Veiligheid te worden berekend. Deze spoorlijn heeft een beoordelingszone groepsrisico van 200 m.

Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied van de de spoorweg Dordrecht - Rotterdam.

Bedrijven

In en om de omgeving van het plangebied bevinden zich geen risicovolle inrichtingen waarmee rekening moet worden gehouden.

4.4.3 Conclusie

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

4.5 Natuur

4.5.1 Regelgeving en beleid

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet waarborgt de bescherming van veel in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld mogen worden (algemene verbodsbepalingen artikel 8 t/m 12). Verder is het niet toegestaan om hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren. De Flora-

en faunawet heeft dan ook belangrijke consequenties voor ruimtelijke ingrepen. Naast de wettelijke verbodsbepalingen is er altijd sprake van een algemene zorgplicht (artikel 2). Iedereen dient voldoende zorg in acht te nemen voor dieren, planten en hun leefomgeving. Dit houdt onder andere in dat handelingen worden nagelaten die negatieve gevolgen hebben voor soorten of dat maatregelen worden genomen om negatieve gevolgen te voorkomen.

Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk ontheffing van de Flora- en faunawet te krijgen. Artikel 75 biedt de mogelijkheid om ontheffing aan te vragen van overtreding van de verboden uit de artikelen 8 tot en met 18. Ontheffingen worden verleend door de Minister van Economische zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) voorheen het Ministerie van LNV. Met ingang van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) per 1 oktober 2010 is de Flora- en faunawet "aangehaakt" bij de WABO-procedure. In plaats van een ontheffing Ff-wet wordt er dan een zogenaamde "verklaring van geen bedenkingen" (VVGB) afgegeven. Het afgeven van een VVGB vormt dan een onderdeel van de omgevingsvergunning. Het is echter nog steeds mogelijk om een aparte ontheffing aan te vragen bij het Ministerie van ELI, met als voordeel dat de doorlooptijd van de procedure korter kan zijn. Ontheffingen worden alleen verleend als aan bepaalde voorwaarden van zorgvuldigheid is voldaan. In de Flora- en faunawet zijn onder artikel 75 drie tabellen met soorten opgenomen waarvan het beschermingsregime verschilt. Dit hangt samen met de zeldzaamheid en kwetsbaarheid van de betreffende soorten. De voorgenoemde werkzaamheden vallen onder het begrip "ruimtelijke ontwikkelingen".

Natuurbeschermingswet 1998/Natura 2000-gebied

De Natuurbeschermingswet ziet toe op de bescherming van specifiek aangewezen gebieden ten behoeve van specifieke instandhoudingsdoelen die worden vastgelegd in de aanwijzingsbesluiten van deze "Natura-2000" gebieden. De instandhoudings- doelstellingen zijn verder uitgewerkt in o.a. het Natura 2000 doelendocument (Ministerie van LNV 2007) en ontwerp-aanwijzingsbesluiten. Krachtens Artikel 10a tweede lid Nb-wet dienen de instandhoudingsdoelstellingen te worden gewaarborgd van de leefgebieden van soorten en habitats die genoemd zijn in het aanwijzingsbesluit. Het gaat daarbij om het behoud van leefgebied voor soorten en habitats die op Europese schaal bedreigd zijn.

Per 1 oktober 2005 is een Nb-wet vergunning verplicht voor alle nieuwe projecten en handelingen die, gelet op de instandhoudingsdoelen:

- de kwaliteit van de natuurlijke habitats van soorten in het gebied kunnen verslechteren
- een verstorend effect kunnen hebben voor de soorten waarvoor het gebied is aangewezen
- de natuurlijke kenmerken van het gebied kunnen aantasten.

Daarnaast is er voor elk nieuw plan een goedkeuringsbesluit nodig (art. 19) indien door dat plan, gelet op de instandhoudingsdoelen:

- de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in het gebied kunnen verslechteren
- een verstorend effect kan optreden op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen.

De vergunningen worden verleend door de provincies (GS) of door de minister van EL&I.

Zij mogen slechts vergunning verlenen dan wel goedkeuring verlenen aan een plan als zij zich hebben verzekerd dat het project afzonderlijk of in combinatie met andere projecten of handelingen geen significante effecten heeft op de natuurlijke kenmerken van het gebied. In alle gevallen waarin significante effecten zouden kunnen optreden moet de initiatiefnemer vooraf een passende beoordeling van de gevolgen opstellen, die door GS in haar besluitvorming moet worden betrokken. Deze regels zijn ook van toepassing indien de ingreep niet direct in het Natura-2000 gebied plaatsvindt, maar wel een effect daarop kan hebben.

Daarnaast zal Nederland in de komende jaren voor alle gebieden die samen het Natura 2000-netwerk vormen, beheerplannen opstellen. Deze beheerplannen maken duidelijk welke activiteiten wel en niet mogelijk zijn in en om Natura 2000-gebieden. Alle ontwikkelingen in of nabij het Natura 2000-gebied dienen vooraf getoetst te worden op hun gevolgen voor de te beschermen soorten en habitats. Deze status verplicht het gemeentebestuur er toe om bij de voorbereiding van een bestemmingsplan na te gaan of het plan tot aantasting van leefgebieden kan leiden.

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.

Beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur 2008-2013

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

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

4.5.2 Onderzoek

Gelet op de ligging van de locatie in stedelijk gebied en het gegeven dat de locatie voor het grootste deel reeds is bebouwd, is afgezien van nader onderzoek.

Voor de noodzakelijke sloop van het bestaande gebouw zal te zijner tijd bij de sloopmelding moeten worden bezien of een ontheffing nodig is in het kader van de Flora- en faunawet.

4.5.3 Conclusie

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.6 Geluid

4.6.1 Regelgeving en beleid

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

Op 1 januari 2007 is er een nieuwe Wet geluidhinder van kracht geworden. Met de nieuwe wet is wordt voortaan de geluidsbelasting als daggemiddelde (Lden) weergegeven. Getalsmatig heeft dit tot gevolg dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wegverkeerslawaai veranderd is in 48 dB. Ook de maximale ontheffingswaarde is daarmee veranderd: van 65 dB(A) is deze veranderd in 63 dB. Voor industriellawaai blijft de 'oude' eenheid dB(A) nog van kracht.

wegverkeerslawaai

In de Structuurvisie Dordrecht 2040 is het plangebied aangegeven als levendig centrum. In dit leefmilieu staan de levendigheid en het stimuleren van functies centraal. Dit kan op plaatsen verhoging van de milieudruk opleveren.

Vanuit de doelen die worden nagestreefd binnen dit leefmilieu is het niet realistisch of noodzakelijk om hier te willen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet. Een geluidbelasting van 58dB is onder voorwaarden voor wonen in dit leefmilieu aanvaardbaar.

Industriellawaai

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.

Het plangebied valt niet binnen een gezoneerd industrieterrein.

spoorweglawaaï

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. Aan de zuidzijde van het plangebied ligt de spoorlijn Dordrecht - Breda. Het plangebied valt niet binnen een zone van spoorweglawaaï.

Beleid hogere waarden

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

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

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

4.6.2 Onderzoek

Er is akoestisch onderzoek gedaan door DGMR Industrie, Verkeer en milieu BV (rapport M.2015.0388.00.R001 d.d. 27 november 2015) met als conclusie dat de voorkeurswaarde van 48 dB vanwege het wegverkeer op de Spuiboulevard/Johan de Wittstraat overschreden wordt. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 61 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt daarmee niet overschreden. Voor de overige wegen wordt voldaan aan de voorkeurswaarde. In verband met de geconstateerde overschrijding van de voorkeurswaarde zijn geluidsbeperkende maatregelen in ogenschouw genomen. Omdat bron- en/of overdrachtsmaatregelen niet haalbaar of gewenst zijn, is de nieuwbouw alleen mogelijk als door het bevoegd gezag hogere grenswaarden worden vastgesteld.

Het geluidsklimaat ter plaatse kan op grond van het geluidbeleid van de gemeente worden omschreven als 'lawaaïig' (geluidsklasse 58 - 63 dB).

Uit de rekenresultaten in combinatie met het voorstel voor de ligging van de woningen en het toepassen van een loggia/serre aan de geluidbelaste noord- en oostzijde, volgt dat er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat zoals met het beleid hogere grenswaarden van de gemeente Dordrecht wordt beoogd. Tevens draagt het plan in belangrijke mate bij aan de afscherming van het achtergelegen gebied.

Bij de aanvraag om omgevingsvergunning zal door een onderzoek naar de geluidwering van de gevel moeten blijken of de vereiste geluidwering van deze woningen voldoet aan de eisen uit het Bouwbesluit.

4.6.3 Conclusie

Er dienen voor dit plan hogere grenswaarden te worden vastgesteld. Na vaststelling daarvan voldoet het wijzigingsplan aan de bepalingen van de Wet geluidhinder.

4.7 Groen

4.7.1 Regelgeving en beleid

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

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

4.7.2 Onderzoek

Er is sprake van een stedelijk gebied met bomen in de middenberm van de Spuiboulevard en ter plaatse van de Beverwijcksplaats. De uitvoering van het voorgenomen plan brengt in die situatie geen wijziging.

4.7.3 Conclusie

Het wijzigingsplan voldoet op het onderdeel Groen aan het beleid van de gemeente.

4.8 Luchtkwaliteit

4.8.1 Regelgeving en beleid

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

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

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

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

Het begrip NIBM is gedefinieerd in de algemene maatregel van bestuur "niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)", kortweg het Besluit NIBM. Een bijdrage aan de concentratie PM10 of NO2 wordt als "in betekenende mate" (IBM) beschouwd als de bijdrage groter is dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor één van beide stoffen. Een project wordt dus aangemerkt als NIBM als de bijdrage van dat project niet groter is dan 1,2 µg/m³ PM10 én niet groter dan 1,2 µg/m³ NO2. Als dit aannemelijk kan worden gemaakt, is een nadere toetsing of onderbouwing wat betreft de luchtkwaliteit niet nodig.

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

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

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

4.8.2 Onderzoek

Een project of plan kan doorgang vinden wanneer het "niet in betekende mate" bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Bij de beoordeling van dit wijzigingsplan gaat het om de wijziging die dit besluit brengt in de bestaande situatie. Via dit wijzigingsplan worden 55 woningen en bijbehorende parkeerplaatsen en

bergruimten gerealiseerd. voorts komen er op de begane grond aan de zijde van de Spuiboulevard en op de hoek nabij de rotonde commerciële ruimten (totaal ca. 700 m²). Door het geringe aantal is het wijzigingsplan NIBM. Het plan voldoet daarmee aan de luchtkwaliteitseisen.

4.8.3 Conclusie

Het wijzigingsplan is in overeenstemming met de Wet milieubeheer en voldoet voor wat betreft de luchtkwaliteit aan het criterium van een goede ruimtelijke ordening.

4.9 Verkeer en vervoer

4.9.1 Regelgeving en beleid

Mobiliteitsplan Dordrecht

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

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

4.9.2 Onderzoek

Overeenkomstig de regelgeving dient op eigen terrein te worden voorzien in de parkeerbehoefte hetgeen in dit plan het geval is. Op de begane grond en op de eerste verdieping komen parkeerplaatsen voor de woningen. De norm hierbij is dat uitgegaan moet worden van 1 parkeerplaats per woning (norm parkeren schil-centrum sterk stedelijk, middeldure en dure woningen).

Parkeerplaatsen voor bezoekers van de commerciële ruimten zijn beschikbaar in de twee nabij gelegen parkeergarages, dan wel de betaalde parkeerplekken in openbaar gebied.

4.9.3 Conclusie

Het wijzigingsplan voldoet voor wat betreft de aspecten verkeer, vervoer en parkeren aan het beleid van de gemeente. In het plan wordt in voldoende parkeergelegenheid voorzien.

4.10 Water

4.10.1 Regelgeving en beleid

Nationaal Bestuursakkoord Water

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

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat

problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is overgenomen in het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. In 2008 is het NBW geactualiseerd met als doel de watersystemen in 2015 op orde te krijgen, met name op het gebied van wateroverlast en watertekort.

Waterwet

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

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

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

Waterbeheerprogramma 2016-2021

Vanaf 2016 wordt er een nieuw waterbeheer programma van kracht. Het ontwerp hiervan is inmiddels beschikbaar. Het programma bestaat uit een statisch en een dynamisch deel. Het statisch deel bevat de doelen die het waterschap wil bereiken, zowel op de lange termijn als voor de planperiode. Het dynamisch deel bevat de maatregelen die nodig zijn om de doelen uit het statisch deel te realiseren. Het plan bevat doelen en maatregelen voor de thema's Calamiteitenzorg, Water en Ruimte, Waterveiligheid, Voldoende Water, Schoon water en Waterketen. Voor het thema water en ruimte is de nadere uitwerking van de deltabeslissing ruimtelijke adaptatie de belangrijkste ontwikkeling. Hierbij wordt uitgegaan van meerlaagse veiligheid: preventie (laag 1), ruimtelijke inrichting (laag 2) en crisisbeheersing (laag 3). Voor Hollandse Delta ligt de nadruk op de eerste laag: een overstrooming voorkomen door middel van (primaire) waterkeringen. Voor de tweede laag is als doel geformuleerd dat de ruimtelijke inrichting bijdraagt aan het beperken van de gevolgen van een overstrooming.

Stedelijk Waterplan

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

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

4.10.2 Onderzoek

Er is sprake van stedelijk gebouwd waarbij de locatie in dit wijzigingsplan grotendeels is bebouwd. Ten opzichte van de huidige bebouwing wordt de bebouwing in de richting van de Beverwijksplaats uitgebreid, maar dit betekent geen uitbreiding van de verharding, omdat de betreffende gronden thans ook al zijn verhard.

Gelet op de locatie en de planvorming is van verder onderzoek afgezien.

Initiatiefnemer zal op de gebruikelijke wijze een watertoets moeten uitvoeren.

4.10.3 Conclusie

Het Stedelijk Waterplan is tot stand gekomen in samenwerking met het waterschap Hollandse Delta. Over de aanpak van bestemmingsplannen en de doorvertaling daarin van het stedelijk waterplan is structureel overleg met deze waterbeheerder. Er zijn onder meer afspraken gemaakt over de vormgeving en inhoud van de “watertoets”. Ook Rijkswaterstaat als beheerder van de hoofdvaarwegen is hierbij betrokken.

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

HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Planmethodiek

Dit wijzigingsplan is opgezet volgens de in Dordrecht in het algemeen gebruikte methodiek. In onderhavig wijzigingsplan is een bouwvlak aangegeven, waarbinnen de zogenaamde hoofdbebouwing is toegestaan.

De maximale bouwhoogten zijn op de verbeelding aangegeven.

Dit staat overigens los van de mogelijkheden voor vergunningvrij bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

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

5.2 Regels

Algemeen

Er is sprake van een wijzigingsplan en dat houdt in dat slechts een gedeelte van het geldende bestemmingsplan Schil op onderdelen wordt gewijzigd. De overige regels van het zogenaamde moederplan, i.c. het door de raad op 27 maart 2012 vastgestelde bestemmingsplan Schil blijven gelden en zijn daardoor onverminderd van toepassing.

Begripsbepalingen

De begripsbepalingen van het geldende bestemmingsplan Schil blijven van toepassing.

In de begripsbepalingen zijn daarom uitsluitend de 'nieuwe' begrippen benoemd: het wijzigingsplan en het moederplan.

Werking

Om misverstanden te voorkomen is in deze planregel uitdrukkelijk aangegeven dat het moederplan van toepassing blijft, tenzij het in dit wijzigingsplan anders is verwoord.

Bestemmingen

Centrum

In het wijzigingsplan is de bestemming 'Centrum' opgenomen om de uitvoering van het voorgenomen plan mogelijk te maken. De inhoud van de bestemming is vrijwel gelijk aan die in het moederplan, met dien verstande dat enkele voor deze locatie overbodige regels, achterwege zijn gelaten.

De commerciële functies op de begane grond en 1e verdieping aan de zijde van de Spuiboulevard zijn mogelijk gemaakt, evenals de bergingen voor de woningen en de parkeerplaatsen. Ook de parkeerplaatsen op de 1e verdieping worden uitdrukkelijk benoemd. De overige verdiepingen mogen worden gebruikt voor de woonfunctie.

Om te voorkomen dat er over het gehele bouwvlak een bouwmogelijkheid tot een hoogte van 25 m ontstaat, zijn in het bouwvlak verschillende -op het bouwplan afgestemde- maximale bouwhoogten aangegeven. In de verbeelding is een zone opgenomen waarbinnen vanaf een bouwhoogte van 19 m een ruimte met een breedtemaat van minimaal van 7.30 m niet bebouwd mag worden.

Ter verkrijging van een gevarieerd gevelbeeld is de mogelijkheid opgenomen om de scheidingslijn tussen de bouwhoogten van 7 m en 22 m over een lengte van maximaal 25% met maximaal 0,60 m met bebouwing te overschrijden tot een maximale bouwhoogte van 22 m. Buiten de hiervoor genoemde scheidingslijn van bouwhoogten zijn voorts de overige 75 % van de gevellengte uitkragende balkons toegestaan tot een diepte van maximaal 2.10 m.

De lagere hoogte bij de rotonde en de vanaf de Beverwijcksplaats oplopende hoogtematen zijn van belang voor een goede inpasbaarheid in de (woon)omgeving.

In samenhang hiermee, maar ook in relatie met de uitkomsten van de toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking en de behoefte aan woningen in het dure en middeldure segment (huur en/of koop), is het woningaantal bepaald op maximaal 55.

Zoals eerder opgemerkt heeft een beperkt deel van het voorgenomen bouwplan aan de zijde van de Spuiboulevard een bouwhoogte van meer dan 25 m. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning kan worden beoordeeld of dit kan worden opgevangen met de afwijkingsmogelijkheid van 10 % van maten en getallen.

Het voorgenomen bouwplan overschrijdt de begrenzing van het wijzigingsgebied op twee plekken: nabij de rotonde en een gedeelte aan de Beverwijcksplaats. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning kan worden bezien of dit met toepassing van de kruimelgevallenregeling kan worden opgevangen.

Om het parkeren op de 1e verdieping te kunnen bereiken wordt een hellingbaan aangelegd aan de zijde van de Beverwijcksplaats. Deze hellingbaan is in de verbeelding afzonderlijk aangeduid.

Er zijn twee plekken aangeduid als onderdoorgang: langs de Spuiboulevard en nabij de rotonde. Deze onderdoorgangen zijn bedoeld als openbare route. De betreffende gronden zijn niet verkocht en er mag alleen op de verdiepingen worden gebouwd (hoogte onderdoorgang vanaf maaiveld minimaal 5 m). De locatie van de ondergang nabij de rotonde is afgestemd op het voorgenomen bouwplan en de tekening van verkoop van gronden. Indien in de toekomst een aanpassing van het bouwplan op dit onderdeel nodig is, kunnen burgemeester en wethouders bepalen dat deze openbare route wordt aangepast c.q. vervalt, zolang er bij de rotonde voldoende ruimte overblijft voor voetgangers.

Dubbelbestemming

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

Deze dubbelbestemming is in de regels genoemd vanwege de relatie met de verbeelding, maar in de regels is uitsluitend verwezen naar het moederplan.

Algemene regels

In de algemene regels is een artikel opgenomen over parkeren, laden en lossen.

Overgangsrecht en naam

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

HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.12) dient de gemeenteraad een exploitatieplan vast te stellen voor de gronden waar een aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het Besluit ruimtelijke ordening staat wat wordt verstaan onder een aangewezen bouwplan.

Een exploitatieplan is niet nodig als de kosten van het bestemmingsplan anderszins verzekerd zijn. Dit kan met een overeenkomst of via de gronduitgifte. De gemeente heeft een overeenkomst gesloten met initiatiefnemer.

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

HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak

Aangezien er geen sprake is nieuw beleid, omdat de ontwikkeling reeds is voorzien in het geldende bestemmingsplan Schil, is afgezien van een inspraakronde. Belanghebbenden hebben de gelegenheid zienswijzen in te dienen tegen het ontwerpwijzigingsplan.

7.2 Overleg

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

1. Provincie Zuid-Holland
2. Rijkswaterstaat
3. Waterschap de Hollandse Delta
4. Veiligheidsregio

Er zijn geen negatieve reacties op het wijzigingsplan ingekomen.