

Toelichting bestemmingsplan 3e herziening Schil, locatie hotel Vrieseplein

Gemeente Dordrecht
fase: vastgesteld bestemmingsplan
datum: 20 februari 2018

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	7
HOOFDSTUK 3 Beleidskader	9
3.1 Rijksbeleid	9
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	9
3.1.2 Amvb Ruimte	9
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	9
3.2 Provinciaal beleid	10
3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit	10
3.2.2 Verordening Ruimte	11
3.3 Gemeentelijk beleid	12
3.3.1 Structuurvisie 2040	12
3.3.2 Bestemmingsplan Schil	12
3.3.3 Toetsing aan bestemmingsplan	13
HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten	14
4.1 Archeologie en cultuurhistorie	14
4.1.1 Regelgeving en beleid	14
4.1.2 Onderzoek	15
4.1.3 Conclusie	16
4.2 Bodemkwaliteit	16
4.2.1 Regelgeving en beleid	16
4.2.2 Onderzoek	17
4.2.3 Conclusie	17
4.3 Duurzaamheid	17
4.3.1 Regelgeving en beleid	17
4.3.2 Onderzoek	18
4.3.3 Conclusie	18
4.4 Externe veiligheid	18
4.4.1 Regelgeving en beleid	18
4.4.2 Onderzoek	20
4.4.3 Conclusie	20
4.5 Natuur	20
4.5.1 Regelgeving en beleid	20
4.5.2 Onderzoek	21
4.5.3 Conclusie	22
4.6 Geluid	22
4.6.1 Regelgeving en beleid	22
4.6.2 Onderzoek	23
4.6.3 Conclusie	23
4.7 Groen	23
4.7.1 Regelgeving en beleid	23
4.7.2 Onderzoek	24
4.7.3 Conclusie	24
4.8 Luchtkwaliteit	24
4.8.1 Regelgeving en beleid	24
4.8.2 Onderzoek	24

4.8.3 Conclusie	25
4.9 Verkeer en vervoer	25
4.9.1 Regelgeving en beleid	25
4.9.2 Onderzoek	25
4.9.3 Conclusie	25
4.10 Water	25
4.10.1 Regelgeving en beleid	25
4.10.2 Onderzoek	27
4.10.3 Conclusie	27
HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving	28
5.1 Planmethodiek	28
5.2 Inleidende regels	28
5.3 Bestemmingen	28
5.4 Algemene regels	29
5.5 Overgangs- en slotregels	30
HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid	31
HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	32
7.1 Inspraak	32
7.2 Overleg	32

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

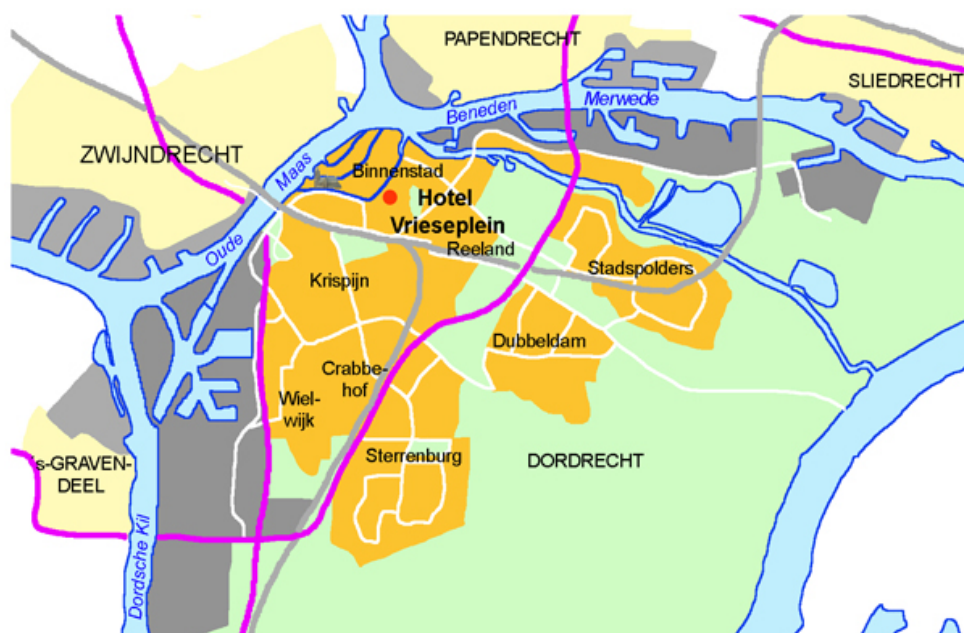
Er is een verzoek om medewerking ingediend voor de bouw van een hotel aan het Vrieseplein. Tijdens de opstelling van het bestemmingsplan 'Schil' in 2011/2012 was reeds sprake van dit initiatief. Maar aangezien de plannen toen niet concreet waren, is er uitsluitend een directe bouwtitel opgenomen voor de bebouwing direct grenzend aan het Vrieseplein en is de overige bebouwing gekoppeld aan een wijzigingsbevoegdheid.

In de ontwikkeling van het plan is gebleken dat er een betere situatie voor de directe (woon)omgeving kan worden bereikt, indien wordt gebouwd in een ruimer gebied dan alleen het gebied van de wijzigingsbevoegdheid. Hierdoor ontstaat strijdigheid met het bestemmingsplan. Het gemeentebestuur is bereid medewerking te verlenen aan de uitvoering van het plan en daartoe is dit bestemmingsplan 3e herziening Schil, locatie hotel Vrieseplein, opgesteld.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

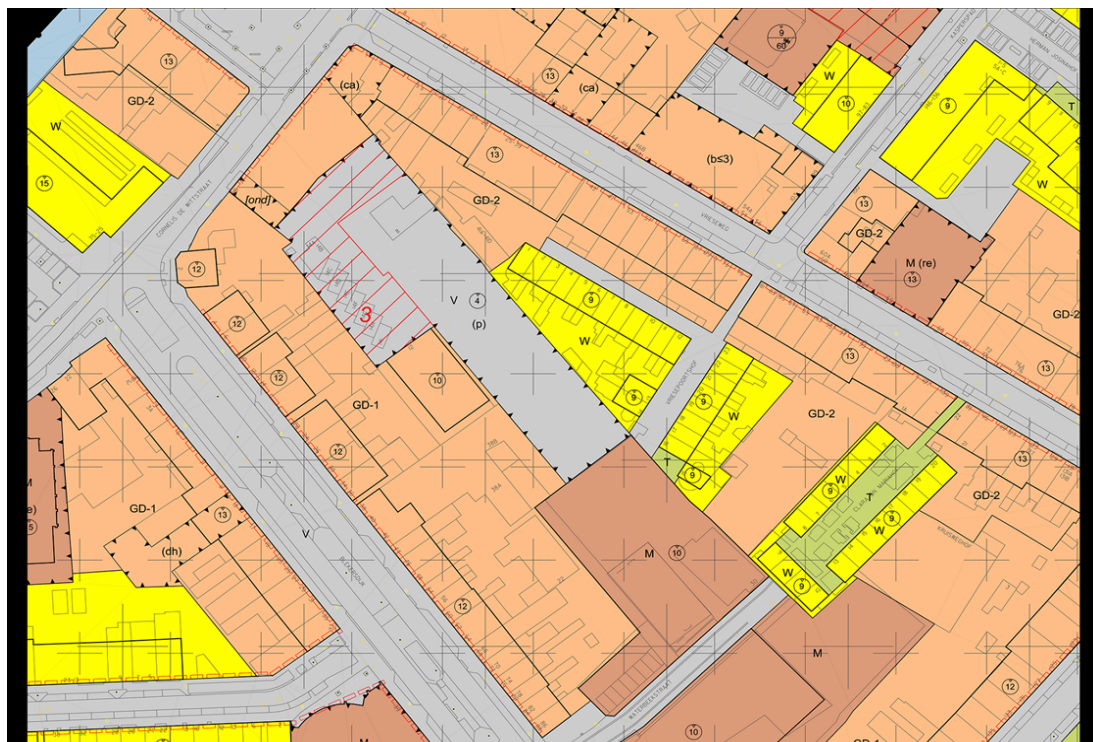
Het plangebied ligt in de Schil aan het Vrieseplein nabij de toegang tot de binnenstad via de Vriesebrug en wordt begrensd door:

- in het noorden: Cornelis de Wittstraat/Vrieseplein
- in het oosten: grens achterzijde percelen Vrieseweg
- in het zuiden: grens achterzijde percelen Waterbeekstraat
- in het westen: grens percelen Blekersdijk



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 'Gemengd-2' en de bestemmingen 'Verkeer' en 'Maatschappelijk'. Op een gedeelte van de gronden ligt een wijzigingsbevoegdheid op grond waarvan burgemeester en wethouders bevoegd zijn de bestemming te wijzigen ten behoeve van de vestiging van een hotel.



1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 zijn enkele algemene, in ieder bestemmingsplan voorkomende, onderdelen beschreven. In hoofdstuk 2 zijn de bestaande- en de toekomstige situatie van het nu voorliggende plangebied beschreven. In hoofdstuk 3 komt het beleid van rijk, provincie en gemeente aan de orde. Bij de beschrijving van de omgevingsaspecten in hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan 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 5 is een juridische planbeschrijving opgenomen.

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

HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

In het verleden stonden op deze plek drie statige huizen uit de bouwperiode eind 19e en begin 20e eeuw. Op de begane grond was een horecagelegenheid en een winkel; op de verdieping was sprake van wonen. Aan het begin van de 21e eeuw zijn deze drie herenhuizen in fases gesloopt met als gevolg dat het al jaren een braakliggend terrein is. Er is een gat in de straat- en pleinwand ontstaan waardoor je vanaf het Vrieseplein zicht hebt op bedrijfsbebouwing op het binnenterrein Blekersdijk en achterkanten van woningen. Dit soort gaten in de hoofdstructuur tasten het beschermd stadsgezicht aan.

Het binnengebied is ingericht als parkeerterrein met de in/uitgang aan de zijde van het Vrieseplein.



vroegere straatwand

2.2 Toekomstige situatie

In het bouwplan wordt voorgesteld om hier een hotel te bouwen. De verwachting is dat een hotel op deze locatie vlakbij de binnenstad ervoor zal zorgen dat de levendigheid in de binnenstad toeneemt. Via het Vrieseplein en de Vriesestraat ontstaat een vanzelfsprekende en aantrekkelijke (wandel)route tussen het hotel en de binnenstad. Daarnaast zorgt de bouw van het hotel voor het aanhelen van de aangetaste structuur. Bovendien een gebouw met een publieke functie dat bijdraagt aan de levendigheid in het gebied en een betere beleving van het Vrieseplein. Het bouwplan levert voorts een positieve bijdrage aan het beeld van de 19e-eeuwse schil.

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

2.3 Stedenbouwkundige opzet

Context

De 19e-eeuwse Schil is van belang voor de stad vanwege de bijzondere stedenbouwkundige, cultuur- en architectuurhistorische waarden. Met name het oostelijk gedeelte van het gebied is een kenmerkend voorbeeld van een eind 19e en begin 20e eeuw tot ontwikkeling gekomen stadsuitbreiding. Om deze reden is dan ook een groot deel van de 19e-eeuwse schil door het rijk aangewezen als beschermd stadsgezicht. De locatie, grenzend aan het Vrieseplein, valt binnen dit beschermd stadsgezicht en sluit direct aan op het beschermd stadsgezicht historische binnenstad. Het Vrieseplein is stedenbouwkundig gezien een belangrijke entree voor langzaam verkeer naar de binnenstad.

In het verleden stonden op deze plek drie statige herenhuizen uit de bouwperiode eind 19e en begin 20e eeuw. Aan het begin van de 21e eeuw zijn deze drie herenhuizen in fases gesloopt met als gevolg dat het al jaren een braakliggend terrein is. Er is een gat in de straat- en pleinwand ontstaan waardoor je vanaf het Vrieseplein zicht hebt op bedrijfsbebouwing en achterkanten van woningen. Deze 'rotte kies' in de stad zorgt voor een aantasting van het beschermd stadsgezicht.

In het bouwplan wordt voorgesteld om hier een stadshotel te bouwen. De verwachting is dat een dergelijk hotel op deze locatie vlakbij de binnenstad ervoor zal zorgen dat de levendigheid in de binnenstad toeneemt. Via het Vrieseplein en de Vriesestraat ontstaat een vanzelfsprekende en aantrekkelijke (wandel)route tussen het hotel en de binnenstad. Daarnaast zorgt de bouw van het hotel ervoor dat de 'rotte kies' in de stad wordt gevuld door een gebouw met een publieke functie. Dit zal bijdragen aan een meer aangenaam Vrieseplein. Daarnaast levert de bouw van het hotel een positieve bijdrage aan het beschermd stadsgezicht van de 19e eeuwse schil.

Rooilijn

Er wordt gebouwd in de voorgevelrooilijn, de structuurbepalende lijn, van het Vrieseplein/Cornelis de Wittstraat.

Stedenbouwkundige inpassing

Het hotel met 80 hotelkamers bestaat uit een bouwvolume aan het Vrieseplein/ Cornelis de Wittstraat en een lager bouwvolume op het achtergelegen binnenterrein. Het bouwvolume aan het Vrieseplein/Cornelis de Wittstraat krijgt een bouwhoogte van 14,5 m en een bouwdiepte van 18,5 m. Het bouwvolume is aan de zijde van het Vrieseplein 4,5 bouwlagen hoog; aan de zijde van het (lager gelegen) binnenterrein is het bouwvolume 5 bouwlagen hoog. Het gebouw krijgt aan de zijde van het Vrieseplein een plint. De hoofdentree maakt onderdeel uit van die plint. De vierde verdieping wordt uitgevoerd met een afgeknot schilddak. Dit soort onderdelen in het plan zorgen er voor dat het bouwvolume zich voegt in de omgeving van het Vrieseplein, Cornelis de Wittstraat en Kromhout. Het gemeentelijk monument Cornelis de Wittstraat 14 wordt geïntegreerd in het bouwplan.

Het lager bouwvolume op het binnenterrein krijgt vanaf het aangrenzende maaiveld gemeten een bouwhoogte van 9 m en een bouwdiepte van 18,5 m. Deze hoogte komt ongeveer overeen met de hoogte van enkele gebouwen op het binnenterrein, zoals de bedrijfsloods en school Vest . Het bouwvolume past vanuit stedenbouwkundig oogpunt bij het karakter van het binnenterrein met bijgebouwen, arbeiderswoningen en vrijstaande hogere bouwvolumes. Beide bouwvolumes worden gekoppeld door een éénlaags bouwvolume.

Architectonische vormgeving

In de voorgevel van het hotel (aan het Vrieseplein) zijn architectonische kenmerken van het beschermd stadsgezicht van de 19e-eeuwse Schil te herkennen. Sterk is de verticale geleiding van de gevel. Daarin krijgt het gemeentelijk monument (Cornelis de Wittstraat 14) een vanzelfsprekende plek. De verbijzonderde vierde verdieping zorgt ervoor dat het bouwvolume aan het Vrieseplein zich voegt in zijn omgeving. Het lagere bouwvolume op het binnenterrein lijkt qua architectonisch vormgeving op het bouwvolume aan het Vrieseplein.

Zonlicht, uitzicht en privacy omwonenden

In eerdere plannen voor het hotel werd de woon- en leefsituatie van de woningen aan de Vrieseweg negatief beïnvloed doordat het bouwvolume direct op de kavelgrens werd gebouwd. Daarom heeft een planaanpassing plaatsgevonden ten gunste van deze direct omwonenden. In

het bouwplan wordt het hogere bouwvolume nagenoeg gebouwd binnen het bouwvlak van het bestemmingsplan Schil (2012). Het bouwvolume op het binnenterrein is lager en wordt ten opzichte van de perceelsgrens terugliggend gebouwd.

Monumenten

Het gemeentelijk monument Cornelis de Wittstraat 14 wordt geïntegreerd in het bouwplan. De karakteristieke bedrijfshal op het binnenterrein Blekersdijk is tevens kenmerkend voor de 19e-eeuwse schil. Deze hal ligt buiten het plangebied voor het hotel.

Verkeer

Het verkeer van/naar het hotel maakt gebruik van de bestaande wegenstructuur. Er is voldoende ruimte voor het verwerken van het verkeer.

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.

De 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 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.

Door Boogerman ProjectBuro is in een notitie d.d. november 2015 de planontwikkeling 'Hotel Vrieseplein' getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

In trede 1 wordt de regionale ruimtevraag (kwalitatief en kwantitatief) bepaald. De vraag is gelijk aan de behoefte minus het aanbod (in plannen en in de bestaande voorraad met eenzelfde kwaliteit als de gevraagde kwaliteit). Wanneer de regionale ruimtevraag in beeld is kan worden beoordeeld of de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Zo ja dan is trede 2 aan de orde: kan de vraag binnen bestaand stedelijk gebied worden opgevangen?

De marktontwikkeling in Dordrecht laten zien dat er vraag is naar hotelkamers in het centrum van de stad. Ten eerste is de beschikbaarheid van hotelkamers beperkt. Ten tweede heeft Dordrecht de afgelopen jaren een ontwikkeling doorgemaakt als toeristenstad, zo is het aantal toeristen jaar op jaar gestegen. De snelle opkomst van nieuwe B&B's geeft aan dat de vraag naar logieslocaties op dit moment speelt. De verwachting is ook dat Dordrecht in de komende jaren een hogere

instroom van toeristen zal hebben, onder andere door de landelijke aandacht voor de stad Dordrecht. De verplaatsing van het toerisme naar Zuid-Holland, zoals Rotterdam en Kinderdijk, speelt hierbij een belangrijke rol.

Er is geconstateerd dat er sprake is van een actuele en toenemende behoefte voor hotelkamers in het centrum van Dordrecht. De stijgende vraag kan met het beperkte aanbod (kwantitatief) in het centrum niet opgevangen worden en beperkt met het aanbod in de verdere regio. Op kwalitatief gebied is het aanbod in het centrum minimaal. De vraag wordt op dit moment opgevangen door toenemende aantal B&B's. Deze zijn echter op kwalitatief en kwantitatief niveau ondergeschikt aan de ontwikkelplannen aan het Vrieseplein.

Het aanbod van hotelkamers kan een impuls gebruiken, zowel kwantitatief als kwalitatief, om Dordrecht te ondersteunen in de groeifase als aantrekkelijke toeristenstad. Tevens zal de aanwezigheid van een hotel in de binnenstad met een landelijk bekend label een significante aantrekkingskracht hebben op zowel de zakelijke, als toeristische markt.

Het beoogde gebied voor de ontwikkeling van een hotel ligt in stedelijk gebied en is uitermate geschikt. De ontwikkeling van een hotel zal in de eerste plaats de vraag opvangen voor de hotelkamers in het centrum van Dordrecht. In de tweede plaats zal de hotelontwikkeling een kwalitatieve impuls geven aan de directe omgeving van het hotel en tot de entree van de historische binnenstad.

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen hotelontwikkeling aan het Vrieseplein voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

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 en is hiermee in overeenstemming met de Verordening Ruimte.

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 gebruikintensiteit 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 bouw van een hotel aan het Vrieseplein gekoppeld aan een wijzigingsbevoegdheid. De wand aan het Vrieseplein is opgenomen met de bestemming 'Gemengd-2' en de achterliggende gronde hebben de bestemming 'Verkeer' met op een gedeelte daarvan de aanduiding 'parkeerdek'. De genoemde wijzigingsbevoegdheid is gelegd op de gronden met de bestemming 'Gemengd-2' en een gedeelte van de gronden met de bestemming 'Verkeer'.

Aan het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid zijn de volgende voorwaarden verboden:

1. er is sprake van een hotel dat een meerwaarde oplevert voor de stad;
2. de bouwhoogte bedraagt niet meer dan 13 m;
3. er wordt aansluiting gevonden bij de kenmerken van het beschermd stadsgezicht;
4. de woon- en leefsituatie in de naaste omgeving wordt niet op ontoelaatbare wijze negatief beïnvloed.

In de toelichting op het bestemmingsplan is over het hotel Vrieseplein het volgende geschreven:

Hotel Vrieseplein

Er is een bouwplan ontwikkeld voor de bouw van een hotelaccomodatie met een restaurantgedeelte. Gebleken is dat voor een hotelontwikkeling op deze plek, het noodzakelijk is een groter bouwvolume toe te staan dan het huidige bestemmingsplan mogelijk maakt. Uitgangspunt is de komst van een 3-sterrenhotel. Voor de ontwikkeling van een hotel op deze locatie heeft de gemeente de volgende stedenbouwkundige randvoorwaarden afgegeven: Het Vrieseplein aan de Spuihaven is stedenbouwkundig gezien een belangrijk poortpunt voor de binnenstad. De statige noordoostelijke pleinwand en de meer ingetogen zuidwestelijke pleinwand vormen een waardevolle architectonische twee-eenheid. De nieuwbouw maakt in eerste instantie onderdeel uit van de straatwand van het Kromhout en vormt daarnaast de derde pleinwand van het Vrieseplein. Bij de architectonische uitwerking van de nieuwbouw dient aansluiting te worden gezocht bij de kenmerken van de oorspronkelijke bebouwing langs het Kromhout en die van het Vrieseplein.

Er dient gebouwd te worden in de voorgevelrooilijn, de structuurbepalende lijn. De bebouwing dient direct tegen de belendende panden te worden gebouwd, rekeninghoudend met eventuele monumentale onderdelen van deze panden, zoals geprofileerde kroonlijsten en dergelijke. Aan de zijde van het binnenterrein geldt dat de nieuwbouw niet mag leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat in de naaste omgeving. In verband met de bereikbaarheid van het binnenterrein vanaf de Cornelis de Wittstraat dient er rekening gehouden te worden met

een doorgang met voldoende hoogte en breedte.

De maximale bouwhoogte bedraagt 13 meter. De minimale bouwhoogte bedraagt 10 meter. Het is wenselijk de begane grond een verdiepingshoogte te geven van minimaal 4 meter. Ook is het wenselijk de bovenste bouwlaag te verbijzonderen. Het variëren in bouwhoogte kan bijdragen aan de gewenste verticale geleding van het bouwvolume.

Het karakteristieke pand Cornelis de Wittstraat 14-16 en de monumentale hal met bijbehorende garageboxen (Cornelis de Wittstraat 12) op het binnenterrein zijn in eigendom van de gemeente. Deze panden zijn recentelijk aangewezen als gemeentelijk monument. Het betrekken van deze panden bij de hotelontwikkeling behoort tot de mogelijkheden.

De voorkeur gaat op deze locatie uit naar een hotelfunctie. Een 3-sterrenhotel op deze plek aan de rand van de binnenstad vormt een welkome aanvulling op de (beperkte) hotelfaciliteiten in de stad. Wenselijk is deze hotelfunctie te combineren met ondersteunende functies in de plint, zoals een restaurant. In verband met de parkeerdruk wordt een vergaderfunctie op deze plek afgeraden.

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

In het bestemmingsplan kan overeenkomstig het geldende bestemmingsplan de bebouwing aan de pleinwand van het Vrieseplein worden opgenomen.

3.3.3 Toetsing aan bestemmingsplan

Initiatiefnemer heeft geprobeerd binnen de regels van de wijzigingsbevoegdheid een plan te ontwikkelen. Dat plan had echter in de directe nabijheid van de (woon)bebouwing aan de Vrieseweg (ook) een bouwhoogte van ruim 13 m tot gevolg. In de toetsing is door de gemeente geoordeeld, dat deze hoogte op die plek de woon- en leefsituatie negatief beïnvloedt. Daardoor wordt niet voldaan aan één van de wijzigingsregels.

Om een voor een goede exploitatie van het hotel benodigd aantal kamers (80) te kunnen bouwen kan verlaging van de bouwhoogte op de betreffende plek alleen, indien elders bouw mogelijkheden worden gevonden.

Daartoe is een plan ontwikkeld dat aan de achterzijde op het binnenterrein een bouwblok toevoegt. Dit onderdeel van het plan is gelegen buiten het gebied van de wijzigingsbevoegdheid en daarmee in strijd met het geldende bestemmingsplan. Voorts wordt aan de zijde van het Vrieseplein de bouwhoogte overschreden.

Een herziening van het bestemmingsplan is dan ook nodig.

Tijdens een informatiebijeenkomst voor de omgeving is geageerd tegen het reeds in het geldende bestemmingsplan voorziene parkeerdek. Als gevolg daarvan is nader gestudeerd op de parkeermogelijkheden en is besloten uit te gaan van maaiveldparkeren. Om aan het benodigde aantal parkeerplaatsen te komen worden gronden met de bestemming 'Maatschappelijk' toegevoegd aan het parkeerterrein. Ook dit is in strijd met het bestemmingsplan 'Schil'.

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

Gemeentelijk beleid archeologie

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

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

Eiland van Dordrecht in kaart gebracht" is de onderbouwing voor de hoogte van de verwachting verwoord. In de Erfgoedverordening Dordrecht (2010) zijn aan de archeologische verwachtingen verschillende voorwaarden en vrijstellingen verbonden. Deze voorwaarden en vrijstellingen worden uiteindelijk in de nieuwe bestemmingsplannen opgenomen.

Archeologisch onderzoek in de gemeente Dordrecht is gericht op kenniswinst wat betreft de bewonings- en ontwikkelingsgeschiedenis van de stad en het Eiland. Van groot belang hierbij is het ontstaan en de ontwikkeling van de stad, de reconstructie van het (cultuur)landschap van het Eiland van Dordrecht en de relatie tussen stad en platteland vóór de ingrijpende St. Elisabethsvloed van 1421. 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 verdrinken en daarna volledig afgedekte landschap, waaraan de huidige Biesbosch een blijvende herinnering is.

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

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

4.1.2 Onderzoek

Archeologie

Voor het plangebied Vrieseplein 6-10/Cornelis de Wittstraat 6 geldt een hoge archeologische verwachtingswaarde met een vrijstelling voor bodemingrepen tot maximaal 70 centimeter beneden maaiveld.

In 2014 is voor het plangebied een archeologisch advies opgesteld (14A68 d.d. 8 juli, aanpassing 19 augustus 2014) met gebruikmaking van al beschikbare informatie.

Op basis daarvan is een archeologisch booronderzoek verplicht gesteld op het deel van het terrein waar het hotel zelf wordt gerealiseerd. Ter hoogte van de geplande parkeerplaats is geen onderzoek verplicht gesteld, hier zullen geen archeologische waarden verstoord worden.

In november 2014 is het archeologische booronderzoek uitgevoerd (project DDT 1415).

De resultaten zijn samengevat het volgende.

Bureauonderzoek - archeologische verwachting

Sporen van bebouwing na 1603 – na de eerste herinpoldering – worden verwacht in de eerste meter beneden maaiveld, in een ophogingspakket. Deze sporen zullen door de nieuwbouwplannen (opnieuw) verstoord worden. Archeologische sporen uit de IJzertijd tot en met 1421 na Chr. – tot de Sint Elisabethsvloed en de ondergang van de Groote Waard – worden verwacht vanaf een diepte tussen 2 en 4 meter beneden maaiveld, op of in de top van een intact Hollandveen. Deze sporen zullen door de nieuwbouwplannen verstoord worden.

Nog oudere archeologische vindplaatsen worden pas verwacht op een diepte vanaf 6 tot 15 meter beneden maaiveld. Vanwege de grote diepteligging worden deze waarden buiten beschouwing gelaten, omdat deze slechts minimaal – alleen door funderingspalen – verstoord worden.

Inventariserend veldonderzoek – toetsing verwachting en resultaten

Uit het booronderzoek blijkt dat in bijna het gehele terrein een ondoordringbare laag puin aanwezig is vanaf 80 cm beneden maaiveld. Waarschijnlijk is dit puin afkomstig van de recent gesloopte 20-eeuwse bebouwing aan het Vrieseplein, maar ook puin van de gesloopte 17e -19e eeuwse bebouwing op exact dezelfde locatie zal aanwezig zijn. Deze laatste zullen door de 20e eeuwse bebouwing al zeer aanzienlijk verstoord zijn.

In de twee boringen die wel dieper doorgezet konden worden blijkt dat tussen 1,4 en 3,3 meter het Merwedek aanwezig is. Dit pakket is afgezet tussen 1421 en 1603 en hierin worden geen archeologische sporen verwacht.

Onder het Merwedek ligt de geërodeerde top van het Hollandveen. Landschap en sporen van vóór 1421 blijken hier door erosie al zodanig aangetast dat er nog slechts minimale resten van aanwezig zijn.

Na de uitvoer van het inventariserend veldonderzoek wordt de archeologische verwachting voor het plangebied voor zowel de periode vanaf 1602 vanwege zeker twee slooffases, als de periode tot 1421 vanwege de geconstateerde erosie van het landschap en de sporen, als laag beoordeeld. Er zijn daarom onvoldoende inhoudelijke argumenten of aanwijzingen om een archeologisch vervolgonderzoek verplicht te stellen.

Op basis van deze gerapporteerde resultaten van dit onderzoek heeft B&W op 13 januari 2015 besloten het plangebied Vrieseplein 6-10/Cornelis de Wittstraat 6 vrij te stellen van archeologisch vervolgonderzoek en vrij te geven voor de geplande toekomstige ontwikkeling.

Gewijzigd bouwplan/aanvullend booronderzoek

Na het onderzoek en de besluitvorming daarover is het bouwplan gewijzigd.

Het souterrain wordt in zuidoostelijke richting vergroot. Hier is de bodem niet archeologisch onderzocht en moet voor deze uitbreiding opnieuw onderzoek uitgevoerd moeten worden. Dit zeker ook gezien het feit dat het dichterbij het in 2004 archeologisch onderzochte plangebied Blekersdijk ligt: hier zijn namelijk archeologische waarden vastgesteld (een intact laatmiddeleeuws landschap van vóór 1421 mogelijk met ontginningssporen) vanaf een diepte van 3,4 meter beneden maaiveld.

Bij de nu geplande ingrepen tot minimaal 3,85 m -mv kunnen deze waarden dus verstoord worden. De werkelijke diepteligging kan alleen door booronderzoek bepaald worden.

Door de vergroting van het souterrain in zuidoostelijke richting is hier een aanvullend booronderzoek noodzakelijk en verplicht.

4.1.3 Conclusie

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor het onderzochte plandeel. Voor de voorgenomen uitbreiding van de locatie (groter dan het in het geldende bestemmingsplan opgenomen wijzigingsgebied) is aanvullend booronderzoek nodig.

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 DS milieu-consult (rapportnr 14.11.145 d.d. 5 september 2015) een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd.

Op grond van de beschikbare gegevens als historische informatie, de zintuiglijke waarnemingen gedaan tijdens het veldwerk en de verkregen analyseresultaten van de grond- en grondwatermonsters, kan het volgende worden geconcludeerd:

- De vaste bodem van het braakliggende terreindeel alwaar de bouw van het hotel is voorzien, is licht tot sterk verontreinigd met kobalt, koper, kwik, lood, zink en/of polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK);
- Het grond water is licht verontreinigd met barium en naftaleen;
- De vaste bodem van het terrein alwaar de parkeergarage is voorzien, is matig tot sterk verontreinigd met lood en zink, licht tot matig verontreinigd met PAK en licht verontreinigd met cadmium, kobalt, koper, kwik en/of minerale olie;
- Het grondwater is niet verontreinigd met minerale olie en vluchtige aromatische koolwaterstoffen;
- De oorzaak van deze verontreinigingen is terug te voeren op de in de bodem aangetroffen bodemvreemde materialen;
- De gestelde hypothese dat de bodem verdacht is van het voorkomen van verontreinigingen dient te worden bevestigd;
- Tegen de afgifte van een omgevingsvergunning in verband met de bouw van een hotel op de percelen 4255 en 4256, bestaan volgens de conclusies in het onderzoek geen milieuhygiënische bezwaren. Op basis van de onderzoeksresultaten van de eerder uitgevoerde bodemonderzoeken, waaruit blijkt dat op perceel 4254, sprake is van sterk verhoogde gehalten aan zink en PAK in een bodemvolume van meer dan 25 m³, dienen hier sanerende maatregelen te worden getroffen;

Het rapport is opgesteld op basis van het plan wat voorzag in het realiseren van een parkeergarage. Mede naar aanleiding van de inspraak is van de parkeergarage afgezien en wordt uitgegaan van parkeren op maaiveld. Saneringsmaatregelen zijn daarom niet nodig.

4.2.3 Conclusie

De matig en sterk verhoogde gehalten aan lood, zink en PAK in de grond van perceel 4257, alwaar de parkeergarage is voorzien, geven in principe aanleiding tot nader onderzoek, maar gezien de resultaten van het vooronderzoek en het gegeven dat de locatie gelegen is in een zone met sterk verhoogde achtergrondwaarden, wordt nader onderzoek zinvol, noch noodzakelijk geacht.

Aanbevolen wordt een saneringsplan op te stellen voor de realisatie van het hotel.

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 karakteristieke gebieden. Ook blijkt de waardering van het stedelijk gebied steeds meer gekoppeld te worden aan de waardering van het landelijk gebied en omgekeerd. Het milieubeleid draagt echter ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Milieu en ruimtelijke ordening raken steeds meer verweven. Milieubeleid en ruimtelijk beleid moeten elkaar dan ook versterken.

Het uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid voor het definiëren en realiseren van milieukwaliteit en de uitvoering van het beleid op het meest passende bestuursniveau komt te liggen.

Maatschappelijk Duurzaam Ontwerpen

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

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

4.3.2 Onderzoek

Voor de aanvraag omgevingsvergunning is een EPC-berekening opgesteld (notitie Entorno d.d. 9 december 2014) met als resultaat dat aan de normen wordt voldaan.

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 (zogeneten: 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.

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 beoogd dit besluit te voorkomen dat bij ruimtelijke ontwikkelingen mensen worden blootgesteld aan een hoger risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen dan

maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht. Hiervoor bevat het besluit onder andere regels over de wijze waarop de kans op een ramp met veel slachtoffers inzichtelijk moet worden gemaakt en de wijze waarop dit risico transparant wordt afgewogen ten opzichte van toe te laten ruimtelijke ontwikkelingen. Het Bevb werkt door in besluitvorming op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet ruimtelijke ordening, zoals bestemmingsplannen.

Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs)/ Regeling basisnet

Het basisnet beoogt een duurzaam evenwicht te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren, de bebouwde omgeving langs die wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren en de veiligheid van omwonenden. Op basis

van de Wvgs worden in de Regeling basisnet, de tot het basisnet behorende infrastructuur vastgelegd inclusief de daarbij behorende risicoplafonds.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is sinds 27 oktober 2004 van kracht. Het besluit verplicht gemeenten risicovolle situaties van inrichtingen ten opzichte van kwetsbare bestemmingen binnen 3 jaar te saneren als het plaatsgebonden risico hoger is dan 10⁻⁶ voor 2010. Voor wat betreft het groepsrisico is de verantwoordingsplicht wettelijk geregeld.

Krachtens het Bevi moeten alle besluiten in het kader van de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke Ordening integrale aspecten van externe veiligheid afwegen.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

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

Provinciaal beleid: Beleidsplan externe veiligheid (CHAMP)

De provincie ambieert een veiliger Zuid-Holland. Zij wil voorkomen dat risicovolle activiteiten gevestigd worden in de omgeving van grote groepen mensen of dat een nieuwe ontwikkeling gepland wordt binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Het is niet altijd te voorkomen dat dit soort functies gecombineerd worden en het groepsrisico toeneemt. In dat geval

vraagt de provincie van de verantwoordelijke bestuurders dat zij een verantwoording groepsrisico schrijven: een heldere en transparante toelichting waarin zij uitleggen waarom deze ontwikkeling op deze locatie noodzakelijk is. Hierover zegt de PSV dat op basis van een verantwoording groepsrisico aannemelijk moet worden gemaakt dat op termijn in de eindsituatie wordt voldaan aan de oriëntatiewaarde en dat daarbij de CHAMP-methodiek door de provincie als toetsingskader wordt gebruikt. CHAMP is een acroniem voor: Communicatie, Horizon, Anticipatie, Motivatie en Preparatie. Eerder genoemd toetsingskader is een aanvulling op en in sommige gevallen een invulling van CHAMP. De voorgenomen ontwikkeling wordt met behulp van de CHAMP methodiek tegen het licht gehouden.

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 - Breda.

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 bestemmingsplan.

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 voorgenomen 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 ontwerpaanwijzingsbesluiten. 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

Door Ecoresult (rapport nr. ER20141205v03, d.d. 17 september 2015) is een quickscan onderzoek naar flora en fauna gedaan.

De quickscan flora en fauna zoomt in op de (mogelijke) schadelijke effecten door de activiteiten en op welke wijze in het kader van de wet gehandeld kan worden. De conclusies van de quickscan flora en fauna zijn:

- De woning aan de Cornelis de Wittstraat 16 is potentieel geschikt voor gebouwbewonende vleermuizen (allen tabel 3-soorten). Het opgestelde stedenbouwkundige plan voorziet niet in ruimtelijke ingrepen (sloop) van het gebouw, waardoor schadelijke effecten op voorhand zijn uit te sluiten. De overige bebouwing binnen het plangebied is ongeschikt om te fungeren als

vaste rust- of verblijfplaats. De bomen en struiken binnen het plangebied zijn geschikt als vliegroute en foerageergebied, echter niet essentieel. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

- In het plangebied zijn potentiële voortplantingslocaties en functioneel leefgebied aangetroffen van vogels waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn (huismus en gierzwaluw). Het opgestelde stedenbouwkundige plan voorziet niet in ruimtelijke ingrepen (sloop) van het gebouw, waardoor schadelijke effecten op voorhand zijn uit te sluiten. Indien ruimtelijke ingrepen alsnog worden voorzien is aanvullend nodig wat moet uitwijzen of de soorten voortplantingsplaatsen en/of functioneel leefgebied op betreffende locaties hebben.
- In het plangebied is alleen broedhabitat aangetroffen voor algemene vogelsoorten waarvan de nesten alleen beschermd zijn zodra in gebruik. De activiteiten door het plan kunnen schadelijke effecten hebben (verstoring, vernietiging) op in gebruik zijnde voortplantingsplaatsen van deze vogelsoorten. De werkzaamheden dienen op basis van een gedragscode te worden uitgevoerd teneinde schadelijke effecten op dieren te voorkomen.
- Er is potentieel geschikt habitat aangetroffen voor algemene tabel I soorten uit de Flora- en faunawet (grondgebonden zoogdieren en amfibieën). De activiteiten door het plan kunnen schadelijke effecten hebben (verstoring, vernietiging) op in gebruik zijnde verblijfplaatsen. Soorten uit tabel 1 van de Flora- en faunawet zijn vrijgesteld van een ontheffing. Artikel 2 'Zorgplicht' van de Flora- en faunawet blijft wel van kracht. De werkzaamheden dienen op basis van een gedragscode te worden uitgevoerd teneinde schadelijke effecten op dieren te verzachten of te voorkomen.
- Potentieel geschikt habitat voor overige beschermde soortgroepen is afwezig of worden voor deze soorten op grond van de bekende verspreiding niet in het plangebied verwacht.

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 industrielawaai blijft de 'oude' eenheid dB(A) nog van kracht.

wegverkeerslawaai

In de Structuurvisie Dordrecht 2040 is het plangebied aangegeven als levendig centrum. Als vertrekpunt behoort daarbij een maximale geluidbelasting van 58 dB voor woningen. Dit is door de aanwezigheid van geluidsbronnen, zoals doorgaande verkeersroutes, niet overal haalbaar.

Industrielawaai

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

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

Het plangebied valt niet binnen een gezoneerd industrieterrein.

spoorweglawaai

De geluidsbelasting ten gevolge van railverkeer mag niet meer bedragen dan 55dB. In een aantal situaties kunnen hogere waarden worden vastgesteld tot maximaal 68 dB. Het plangebied ligt op een afstand van bijna 500 m van de spoorlijn Dordrecht - Breda en daarmee buiten de zone.

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 geluidsbelaste zijde is gesitueerd. Bij voorkeur wordt de helft van de geluidsgevoelige ruimten samen niet aan de hoogste geluidsbelaste zijde gesitueerd.

4.6.2 Onderzoek

Een hotel is geen geluidsgevoelige bestemming als bedoeld in de Wet geluidhinder.

Het verkeer dat het hotel bezoekt maakt gebruik van de bestaande wegenstructuur. De wegen zijn geschikt om het verkeer dat door deze functie wordt gegenereerd te verwerken. In de bestaande situatie vinden autobewegingen plaats vanwege 72 aanwezige parkeerplaatsen en het gebruik als K&R voor school Vest. In de nieuwe situatie zal dit vergelijkbaar zijn.

Naast het wegverkeerslawaaï in de omgeving van het hotel dient ook het geplande parkeerterrein op het complex als geluidsbron bekeken te worden.

Gezien de technische, organisatorische en functionele samenhang tussen het parkeerterrein en het te realiseren hotel wordt er vanuit gegaan dat het parkeerterrein beoordeeld moet worden als (een onderdeel van) een inrichting in het kader van de Wet milieubeheer. Voor een dergelijke inrichting zijn geluidsnormen vastgelegd in het besluit "algemene regels voor inrichtingen milieubeheer" (activiteitenbesluit). Zonodig kunnen maatwerkvoorschriften worden opgesteld. De afweging of een maatwerkvoorschrift verleend kan worden, vindt plaats in het kader van de te volgen Wet milieubeheer procedure en staat los van de planologische procedure. Doordat het parkeerterrein moet voldoen aan het activiteitenbesluit, hetzij met maatwerkvoorschrift danwel zonder maatwerkvoorschrift, is in voldoende mate gewaarborgd dat de omgeving wettelijk beschermd wordt tegen overmatige geluidshinder van deze voorzieningen.

4.6.3 Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet 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 op het Vrieseplein. In het huidige binnengebied is geen groen. De bouw van het hotel met parkeerterrein brengt in die situatie op zich geen wijziging. Wel zal worden geprobeerd op het parkeerterrein enig groen te realiseren.

4.7.3 Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet 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/m PM10 én niet groter dan 1,2 µg/m NO2. Als dit aannemelijk kan worden gemaakt, is een nadere toetsing of onderbouwing wat betreft de luchtkwaliteit niet nodig.

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

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

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

4.8.2 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 deze herziening gaat het om de wijziging die dit besluit brengt in de bestaande situatie. Via dit bestemmingsplan wordt een hotel met 80 kamers en een parkeerterrein met 68 plaatsen gerealiseerd. Door het geringe aantal is het plan NIBM. Het plan voldoet daarmee aan de luchtkwaliteitseisen.

4.8.3 Conclusie

Het bestemmingsplan 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

Het verkeer van en naar het hotel-restaurant maakt gebruik van de bestaande wegenstructuur. De betreffende straten kunnen de hoeveelheid verkeer die het hotel met 80 kamers genereert aan. De locatie genereert ook in de huidige situatie verkeer in de vorm van 72 parkeerplaatsen op het binnenterrein en K&R voor school Vest.

Voor het hotel zijn 35 parkeerplaatsen nodig en voorts dienen zo mogelijk 29 parkeerplaatsen op het huidige binnenterrein voor vergunninghouders te worden gecompenseerd. Het plan voorziet in totaal 68 parkeerplaatsen en voldoet daarmee aan de normen. Naar aanleiding van de inspraak vanuit de buurt is gekozen voor parkeren op maaiveld. De inrichting- en materialisering van de parkeerplekken komen aan de orde bij de beoordeling van de aanvraag om omgevingsvergunning, mede in combinatie met het Activiteitenbesluit.

Indien nodig is er in de nabijheid van het hotel ruimte voor het in- en uitstappen uit touringcars; zonodig zal worden gereguleerd dat het uitsluitend om in- en uitstappen gaat en niet om het parkeren van een touringcar.

Bevoorrading vindt deels plaats aan de voorkant van het gebouw; er worden daarbij afspraken gemaakt over het gebruik van kleinere voertuigen en de tijdstippen van bevoorrading. Zonodig wordt ook dit met verkeersmaatregelen gereguleerd.

4.9.3 Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet voor wat betreft de aspecten verkeer, vervoer en parkeren aan het beleid van de gemeente.

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 Calamiteiten, 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 inspeliend 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

Ten opzichte van de huidige situatie (braakliggende grond, eerdere bebouwing gesloopt) zal er sprake zijn van een toename van verharding. De locatie is niet geschikt voor het aanleggen van

open water ter compensatie. Initiatiefnemer zal in nader overleg treden met het waterschap om te bezien of daadwerkelijk dient te worden gecompenseerd en zo ja, op welke wijze.

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

HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Planmethodiek

Dit bestemmingsplan is opgezet volgens de in Dordrecht in het algemeen gebruikte methodiek, waarbij de verschillende bestemmingen met hun bouwgrenzen direct van de verbeelding afleesbaar zijn. In onderhavig bestemmingsplan is een bouwvlak aangegeven, waarbinnen de zogenaamde hoofdbebouwing is toegestaan.

De maximale bouwhoogte is op de verbeelding aangegeven.

Buiten het bouwvlak is onder bepaalde voorwaarden het oprichten van bebouwing is toegestaan. 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 Inleidende regels

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

5.3 Bestemmingen

In iedere bestemming is in de bestemmingsomschrijving aangegeven voor welke doeleinden de aangewezen gronden zijn bestemd. Per bestemming zijn bouwregels en eventueel afwijkingsbevoegdheden, nadere eisen en specifieke gebruiksregels opgenomen. De bestemmingen zijn alfabetisch geordend.

Horeca

Het hotel-restaurant is aangegeven met de bestemming 'Horeca'.

Er is een bouwvlak opgenomen waarbinnen de bebouwing is toegestaan; de maximale bouwhoogte is bepaald op 14,5 m aan de straatzijde; een gedeelte grenzend aan de percelen van de Vrieseweg heeft een hoogte van maximaal 4 m en het gedeelte nabij het parkeerterrein heeft een hoogte van maximaal 9 m, waarbij het hogere gedeelte van het trappenhuis/liftofbouw met een hoogte van 10 m, kan worden aangemerkt als 'een ondergeschikt bouwdeel'. Vanwege het belang voor de (woon)omgeving zijn deze maten gedetailleerd in de verbeelding opgenomen. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de bouwhoogte van het hoteldeel aan het Vrieseplein wordt gemeten vanaf de straat; van het gedeelte van het hotel op het binnenterrein wordt de bouwhoogte gemeten vanaf het aansluitende afgewerkte maaiveld.

Verkeer

Evenals in het geldende bestemmingsplan 'Schil' ligt de bestemming 'Verkeer' op de gronden naast en achter het hotel-restaurant, die zijn bedoeld voor de aan/afvoerroute en voor het parkeerterrein.

Er is bewust gekozen voor de bestemming 'Verkeer' omdat er ook geparkeerd gaat worden door niet-hotelbezoekers, i.c. vergunninghouders uit de omgeving.

Waarde - Archeologie - 3 (dubbelbestemming)

Vanwege de eerder in deze toelichting beschreven mogelijke archeologische waarden in het plangebied is een regeling opgenomen voor de bescherming van deze waarden bij het bouwen en het uitvoeren van werken en werkzaamheden.

Voor gronden met deze dubbelbestemmingen bestaat in principe de verplichting tot het doen van archeologisch vooronderzoek en de zorg voor archeologische waarden.

Het oprichten van bouwwerken is alleen mogelijk als uit onderzoek blijkt dat geen beschermenswaardige archeologische waarden aanwezig zijn of deze in voldoende mate zijn zeker gesteld. Deze regeling is niet voor nieuwe bouwwerken op gronden met de bestemming Waarde - Archeologie - 3:

- die niet dieper liggen dan 100 cm beneden maaiveld;
- waarvan de fundering niet dieper ligt dan 100 cm beneden maaiveld;
- waarvoor het palenplan onder de maximaal 5% (inclusief grondverdringing) van het te bebouwen oppervlak blijft.

Voor het uitvoeren van verschillende grondwerkzaamheden, zoals het leggen van nieuwe kabels en leidingen, vernieuwen van riolen of verlagen van het waterpeil is een vergunningenstelsel (omgevingsvergunning voor het aanleggen van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden) opgenomen. Pas met vergunning kunnen deze werken en werkzaamheden worden uitgevoerd. Deze vergunning is niet vereist voor onder meer het uitvoeren van:

- normale onderhoudswerkzaamheden;
- grondwerkzaamheden tot een diepte van 100 cm (dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 3);
- grondwerkzaamheden tot een oppervlakte van 50 m²;
- archeologisch onderzoek door een gekwalificeerd archeoloog.

Waarde - Beschermd Stadsgezicht (dubbelbestemming)

Vanwege de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht is in het plan een regeling opgenomen, die toeziet op het behoud c.a. van de straatwanden. Vervanging of verandering van de bestaande bebouwing en toevoeging van nieuwe bebouwing is slechts toelaatbaar met behoud en zonodig verbetering van de structuur van de gevelwand en op zodanige wijze, dat voor wat betreft schaal, gevelgeleding, hoogte differentiatie, kapvorm, silhouetvorming en rooilijn, aansluiting wordt gevonden bij de bestaande omgeving.

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen indien dat nodig is voor een juiste aansluiting op de bestaande omgeving. Vooraf wordt de welstandsmonumentencommissie om advies gevraagd.

Een regeling voor een sloopvergunning is achterwege gelaten, omdat de er in een Beschermd Stadsgezicht reeds wettelijk een sloopvergunning is vereist.

5.4 Algemene regels

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

- Antidubbeltelregel;

Het artikel "Antidubbeltelregel" beoogt te voorkomen dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft. Het opnemen van dit artikel is verplicht voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

- Algemene bouwregels;

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels opgenomen, zoals extra bouwmogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen, bijvoorbeeld kozijnen.

- Algemene gebruiksregels;

Deze gebruiksregels geven aan wat in het plan in ieder geval onder verboden gebruik wordt verstaan.

- Algemene afwijkingsregels;

In dit artikel is in aanvulling op de afwijkingsbevoegdheden uit de bestemmingsregelingen nog een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen voor onder meer bouwwerken van openbaar nut, de plaats en richting van bouwgrenzen en het plaatsen van uitingen van beeldende kunst.

5.5 Overgangs- en slotregels

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

In de slotregel is de officiële naam van het plan opgenomen. Onder deze naam kan het bestemmingsplan 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

De initiatiefnemer heeft over het plan overleg gevoerd met de directe omgeving. Tevens zijn door hem informatiebijeenkomsten georganiseerd. Naar aanleiding van de reacties zijn er aanpassingen uitgevoerd, zoals:

- Geen kelder
- Parkeren op maaiveld
- Groter bouwvolume op het binnenterrein, maar verder gesitueerd van de perceelsgrens

Het bestemmingsplan is geen onderwerp van inspraak, omdat er geen sprake is van nieuw beleid, maar deze ontwikkeling al is voorzien in het geldende bestemmingsplan.

Overeenkomstig de bepalingen van Wet ruimtelijke ordening bestaat er de gelegenheid tegen het ontwerpbestemmingsplan zienswijzen te dienen bij de gemeenteraad.

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.

Met de provincie heeft op de voorgeschreven wijze digitaal overleg plaatsgevonden, met als conclusie dat er geen provinciale belangen bij dit plan zijn betrokken.

Rijkswaterstaat en het Waterschap hebben bericht dat het plan geen aanleiding geeft om opmerkingen te maken.