

TOELICHTING

PROJECT	2e herziening Smitsweg, locatie West
STATUS	vastgesteld
PROJECTNUMMER	NL.IMRO.0505.BP172Herzwest-3201
DATUM	29 oktober 2020



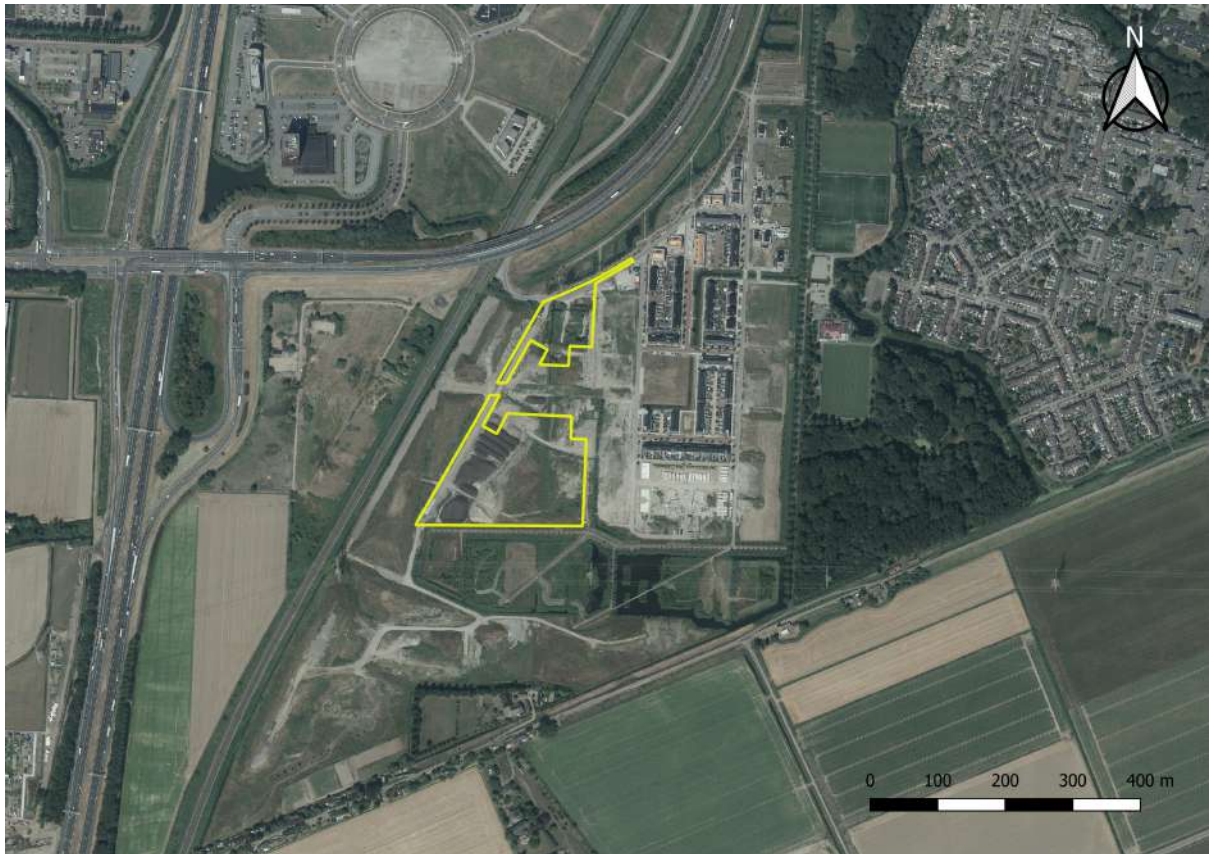
COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer
085 - 744 08 38
085 - 744 08 37

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	6
	1.1 Aanleiding en doel	6
	1.2 Ligging en begrenzing plangebied	6
	1.3 Vigerend bestemmingsplan	9
	1.4 Leeswijzer	12
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	13
	2.1 Bestaande situatie	13
	2.2 Toekomstige situatie	14
Hoofdstuk 3	Beleidskader	17
	3.1 Rijksbeleid	17
	3.2 Provinciaal beleid	18
	3.3 Gemeentelijk beleid	20
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	21
	4.1 Archeologie en cultuurhistorie	21
	4.2 Bedrijven en milieuzonering	23
	4.3 Bodemkwaliteit	23
	4.4 Duurzaamheid	24
	4.5 Externe veiligheid	25
	4.6 Natuur	29
	4.7 Geluid	30
	4.8 Groen	37
	4.9 Luchtkwaliteit	37
	4.10 Verkeer en vervoer	38
	4.11 Water	39
	4.12 Milieu-effectrapportage	41
Hoofdstuk 5	Juridische planbeschrijving	43
	5.1 Planmethodiek	43
	5.2 Regels	43
Hoofdstuk 6	Economische uitvoerbaarheid	45
Hoofdstuk 7	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	46
	7.1 Algemeen	46
	7.2 Overleg	46
	7.3 Zienswijzen	46
Bijlagen		
Bijlage 1	Akoestisch onderzoek	
Bijlage 2	Ecologisch onderzoek	
Bijlage 3	Stikstofdepositieonderzoek	

Toelichting



Figuur 1.2: ligging plangebied in de Polder Wieldrecht (luchtfoto 2018 PDOK, geraadpleegd juni 2019), plangebied indicatief geel omlijnd

Het plangebied wordt globaal begrensd door:

- a. Buitenplaats, met daarachter de N3 rondweg (noordzijde);
- b. Molenzicht, met daarachter een woonwijk, te weten een reeds gerealiseerd deel van Wilgenwende (oostzijde);
- c. park Wilgenwende (zuidzijde);
- d. een naamloze weg, met daarachter een groenstrook en de Laan van Nieuw Groenhove en verderop de A16 (noordwestzijde).

Het plangebied is gelegen op het perceel kadastraal bekend als gemeente Dordrecht, sectie V, perceelnummer 3062 (zie figuur 1.3).



Figuur 1.3: Luchtfoto met kadastrale percelen (KadastraleKaart.com, juni 2020), plangebiedindicatief geel omlijnd

Samenhang met tussengelegen gebied

Conform het vigerend bestemmingsplan zijn in het westelijk deel van de wijk Wilgenwende (zie groen omlijnde gebied in figuur 1.4) maximaal 178 woningen toegestaan. Op dit moment zijn ter plaatse van dit gebied in totaal 155 woningen voorzien.

Zoals reeds toegelicht, is voorliggend bestemmingsplan opgesteld ten behoeve van 99 (van de 155) beoogde woningen. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan bestaat uit twee separate deelgebieden.

Het tussengelegen gebied is niet meegenomen, aangezien de hier beoogde woningen reeds passen binnen de kaders van het vigerend bestemmingsplan. Hiervoor is derhalve geen nieuw bestemmingsplan nodig. Voor het tussengelegen deel blijft het vigerende bestemmingsplan van toepassing. Momenteel zijn hier 56 woningen beoogd.

Vanwege de opgenomen bouwvlakken en maximaal toegestane hoogtes in het vigerende bestemmingsplan zal het maximaal totaal aantal woningen in het gebied niet overschreden worden.



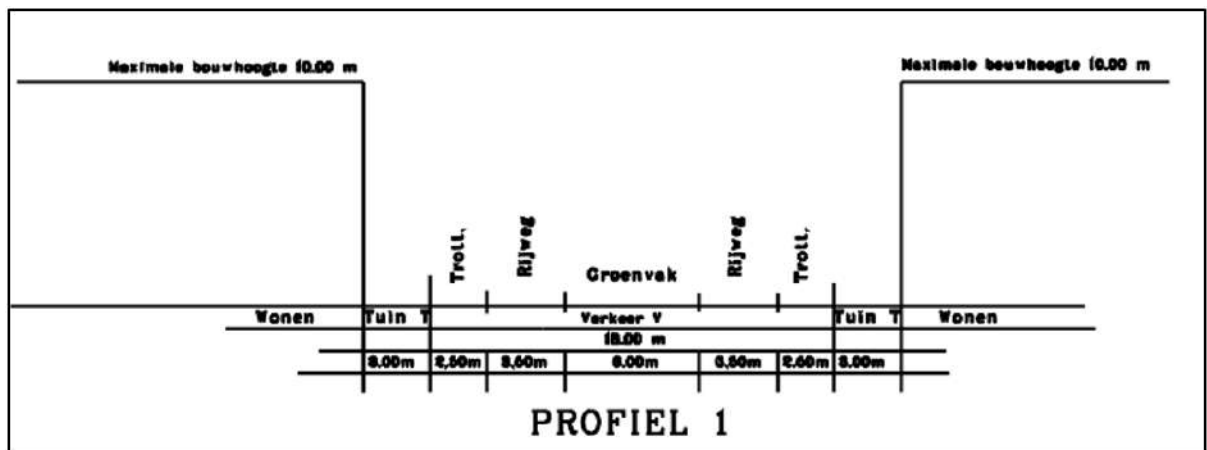
Figuur 1.4: Luchtfoto (luchtfoto 2018 PDOK, geraadpleegd juni 2020): wijk met 155 beoogde woningen groen omlijnd, plangebied voorliggend bestemmingsplan met maximaal 99 toegestane woningen geel omlijnd.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan is het bestemmingsplan “Smitsweg”, vastgesteld op 15 december 2009. De gronden ter plaatse van het plangebied hebben de enkelbestemmingen 'Wonen-1', 'Tuin' of 'Verkeer' (zie figuur 1.5). Er is geen sprake van een dubbelbestemming. Er geldt een bouwvlak waarbinnen gebouwd mag worden. Per bestemmingsvlak zijn maximum woningaantallen en bouwhoogten aangegeven. Er is een dwarsprofiel (zie figuur 1.6) bepaald voor de verkeersweg die tussen de te onderscheiden delen van het plangebied in oost-westelijke richting is gelegen). Deze verkeersweg is niet opgenomen in voorliggend bestemmingsplan. Het voorgeschreven dwarsprofiel zoals opgenomen in het vigerend bestemmingsplan blijft ongewijzigd van toepassing. Dit geldt ook voor de woningen die reeds passen binnen het vigerende bestemmingsplan. Daarvoor blijft het vigerende bestemmingsplan van toepassing.



Figuur 1.5: Uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan (PDOK, ruimtelijkeplannen, juni 2020), plangebied indicatief geel omlijnd



Figuur 1.6: Dwarsprofiel verbeelding vigerend bestemmingsplan (dordrecht.nl/ruimtelijkeplannen, oktober 2018)

Wonen-1

De voor 'Wonen-1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- wonen;
- daarbij behorende voorzieningen, zoals tuinen, erven, wegen, parkeerplaatsen, groen, water, speelvoorzieningen;
- nutsvoorzieningen.

Binnen de bestemming 'Wonen-1' zijn verschillende woningtypen toegestaan, zowel vrijstaande woningen, als twee onder een kap-woningen, als rijen woningen. Per bestemmingsvlak zijn maximum woningaantallen en bouwhoogten aangegeven. Voor de vrijstaande- en twee onder een kap-woningen zijn aanvullende bouwregels opgenomen met als doel te bereiken dat er een zekere openheid/transparantie ontstaat: maximum

bebouwingspercentage voor hoofdbebouwing per kavel, afstand tot zijdelingse perceelsgrens, maximum hoeveelheid en plaats bijgebouwen.

Tuin

De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor tuin.

De bestemming 'Tuin' is gelegd op delen van de woonpercelen, waar geen gebouwen mogen worden gebouwd. Het uitbreiden van woningen door middel van een aanbouw of het plaatsen van bijgebouwen is op deze gronden niet toegestaan. Wel mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd en mag ter plaatse van de oprit worden geparkeerd. Deze gronden dienen vooral een groene uitstraling te krijgen. De gronden met de bestemming "Tuin" binnen de zone van de hoogspanningsverbinding betreffen een achterkant situatie waar bijgebouwen mogen worden gebouwd tot maximaal 15 m² en 3,5 m hoog.

Verkeer

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. rijwegen, verblijfsgebieden (pleinen, voetgangersgebieden), parkeerplaatsen;
- b. nutsvoorzieningen;
- c. bijbehorende voorzieningen, zoals water, groen;
- d. geluidwerende voorzieningen;
- e. ter plaatse van de functieaanduiding (gw): geluidwerende voorzieningen, in de vorm van geluidwallen.

De wegen binnen het plangebied zijn bestemd voor "verkeer". Ook de privé-parkeerterreinen in de zogenaamde hofjes hebben deze bestemming. Binnen deze bestemming is de aanleg van groen (denk aan de boombeplanting en de hagen) toegestaan.

Groen

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen.
- b. bij de bestemming behorende voorzieningen zoals:
 1. verhardingen, waarbij in ieder geval ter plaatse van de functieaanduiding (sv-f): fiets/voetpad.
 2. waterpartijen.
 3. recreatieve voorzieningen, zoals speelterreinen.
 4. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals zit- en speelgelegenheden, speelwerktuigen, kunstobjecten

alsmede voor:

- c. ter plaatse van de functieaanduiding (v): verkeersverbinding
- d. ter plaatse van de functieaanduiding (gw): geluidwerende voorzieningen, in de vorm van geluidwallen
- e. ecologische verbindingzone langs de Smitsweg.
- f. calamiteitenontsluiting langs het spoor.

Deze bestemming is gelegd op de daarvoor in aanmerking komende groengebieden. Het is in de planregels toegestaan wegen voor autoverkeer ter ontsluiting van de zogenaamde woerden aan te leggen, voet- en fietspaden aan te leggen, watergangen te maken. Ook de aanleg van geluidwerende voorzieningen is toegestaan binnen de bestemming "groen" en hetzelfde geldt voor de calamiteitenontsluiting langs het spoor.

Toetsing vigerend bestemmingsplan

De beoogde ontwikkeling is (gedeeltelijk) strijdig met het vigerende bestemmingsplan 'Smitsweg', aangezien de beoogde inrichting niet geheel in lijn is met de vigerende bestemmingen en/of bouwvlakken.

Ter plaatse van het plangebied worden 99 woningen gerealiseerd. Voorliggend plan vervangt een deel van het vigerende bestemmingsplan waar reeds woningbouw was toegestaan. Met voorliggend bestemmingsplan wordt voornamelijk een andere situering van de woningen mogelijk gemaakt. Daarmee leidt voorliggend bestemmingsplan niet tot een toename van het totaal aantal woningen binnen de wijk en betreft het in feite een stedenbouwkundige wijziging.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 zijn enkele algemene, in ieder bestemmingsplan voorkomende, onderdelen beschreven. Vervolgens is in hoofdstuk 2 het voorliggende plan toegelicht. In hoofdstuk 3 komen het beleid (en algemene regels) van rijk, provincie en gemeente aan de orde. In hoofdstuk 4 is aandacht besteed aan verschillende omgevingsaspecten, zoals archeologie en cultuurhistorie, flora en fauna, water en milieu. Per aspect zijn de van toepassing zijnde regelgeving en beleid benoemd. Vervolgens zijn de onderzoeken beschreven en conclusies getrokken. Hoofdstuk 5 behelst de juridische planbeschrijving. De hoofdstukken 6 en 7 gaan achtereenvolgens in op de economische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

De gronden ter plaatse van het plangebied zijn braakliggend. De grond is deels reeds bouwrijp gemaakt en er zijn enkele zandhopen opgeworpen (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1: Braakliggende grond ter plaatse van de het plangebied (luchtfoto Google Maps, januari 2019), plangebied bij benadering rood omlijnd

Historie

De historie van de plek wordt bepaald door de inpoldering van de Polder Wieldrecht. Ruim een eeuw na de Sint-Elisabethvloed, waardoor de Biesbosch is ontstaan, vonden weer de eerste inpolderingen plaats. De Polder Wieldrecht werd in 1659 bedijkt en was de laatste aanwaspolder van de serie bedijkingen die in de 17de eeuw tot stand kwam. Pas ruim een eeuw later werden polders bedijkt ten zuiden van de Wieldrechtse Zeedijk. In de Polder Wieldrecht zijn boomgaarden te vinden die liggen bij zogenaamde Killen (getijde geulen). Langs zo'n kil is zand afgezet waardoor de bodem geschikt is voor fruitteelt. Boomgaarden vindt men onder andere langs de Kilweg. De polder is rationeel ingedeeld met grote kavels. Dit is overigens maar gedeeltelijk te zien, omdat in delen van de polder inmiddels woningen staan. In de 19de eeuw wordt het landschap bepaald door polders waarbinnen de landschappelijke relictten uit de voorgaande eeuwen nog deels herkenbaar zijn. De 'Wieldrechtse Polder' bestaat uit akker- en weideland welke op een rationele wijze verkaveld zijn. Op sommige plekken zijn de killen nog herkenbaar, die als organische waterloopjes in het landschap snijden. De Wieldrechtse Zeedijk en de Zuidendijk bepalen de contouren van de Polder. Binnen de polder vormen de verhoogde wegen, herkenbaar als lanen, de lange lijnen. Aan deze lange lijnen, die de verbinding met de historische stad vormen, ontstonden verschillende landgoederen zoals Amstelwijk, Gravenstein en Rustenburg (aan de Smitsweg). Verschillende oude hoeves zoals "Berkenhof" aan de Wieldrechtse Zeedijk zijn tegenwoordig nog aanwezig in het gebied.

Masterplan Smitsweg

In het kader van het vigerende bestemmingsplan "Smitsweg (2009)" is door de ontwikkelende marktpartijen, in samenspraak met de gemeente, voor het gebied Smitsweg een Masterplan opgesteld (vastgesteld in 2007). Het bestemmingsplan "Smitsweg (2009)" is gebaseerd op dit Masterplan en vormt daarop het vervolg.

Onderhavig bestemmingsplan gaat uit van dit vigerende bestemmingsplan "Smitsweg (2009)": aangenomen wordt dat de uitgangspunten zoals opgenomen in het Masterplan in voldoende mate zijn verwerkt in het vigerende bestemmingsplan.

Het Masterplan wordt in onderhavig bestemmingsplan derhalve niet nader beschouwd.

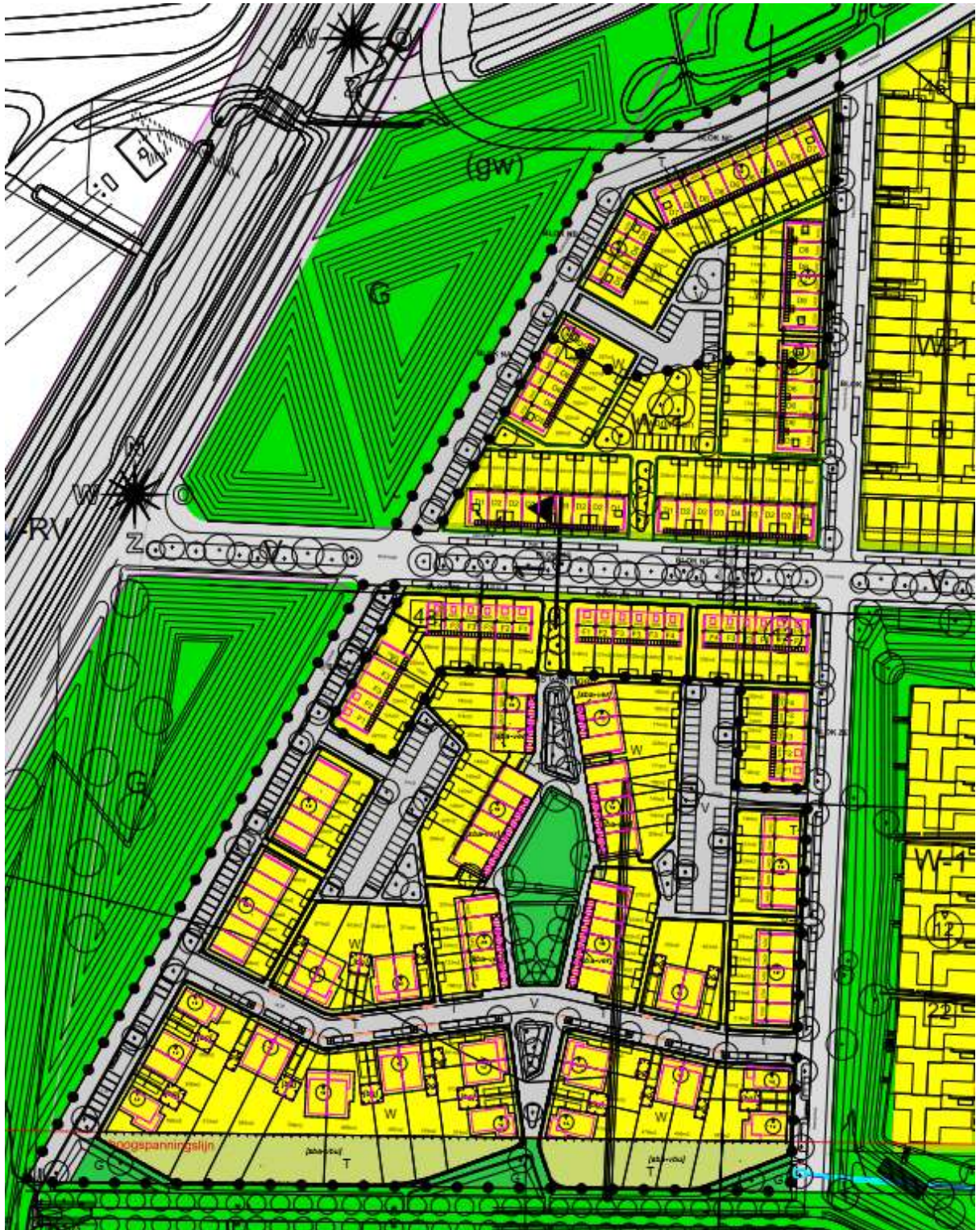
In aanvulling op het Masterplan is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Hierin zijn de gewenste kwaliteitsbeelden beschreven.

2.2 Toekomstige situatie

Ter plaatse van het plangebied is de bouw van grondgebonden woningen met tuinen beoogd. In voorliggend bestemmingsplan wordt realisatie van maximaal 99 woningen mogelijk gemaakt.

De stedenbouwkundige opzet is zoveel mogelijk gebaseerd op het beoogde programma, het opgestelde Masterplan en het voor het gebied opgestelde beeldkwaliteitsplan.

Figuur 2.2 toont het huidige beoogde stedenbouwkundig ontwerp voor de toekomstige situatie.



Figuur 2.2: Toekomstige beoogde situatie (Situatie Wilgenwende stedenbouw juni 2019), plangebied van onderhavig bestemmingsplan indicatief middels een bolletjeslijn weergegeven

Voor een deel zijn woningen met veranda's beoogd. Deze veranda's worden uitgevoerd met lamellen en/of volledig open zijden (zie figuur 2.3). Om te voorkomen dat de betreffende locaties die grenzen aan het openbaar gebied worden dichtgebouwd, is op de verbeelding een functieaanduiding opgenomen, waar uitsluitend veranda's gebouwd mogen worden.



Figuur 2.3: Impressie hofwoningen met veranda's (Situatie Wilgenwende stedenbouw 14 januari 2019)

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 stelde de Minister van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 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. Voor wat betreft nationaal belang 8 ("verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem en water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's") wordt verwezen naar de milieuonderzoeken, zoals die in Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten aan de orde komen.

Voor wat betreft nationaal belang 9 ("ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling") wordt verwezen naar paragraaf 4.11 Water.

In paragraaf 4.1 Archeologie en cultuurhistorie wordt aandacht besteed aan archeologie en de cultuurhistorische waarden in het gebied; dit raakt aan nationaal belang 10 ("ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuur-historische waarden en natuurlijke kwaliteiten").

Nationaal belang 13 behelst een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming. Vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, is een ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Zie hierna onder paragraaf 3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.1.2 Amvb Ruimte

De nationale ruimtelijke belangen zijn geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Amvb Ruimte, Barro). Doel is om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Bestemmingsplannen moeten voldoen aan deze algemene regels. Zie Hoofdstuk 4 voor de verantwoording van de onder paragraaf 3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte genoemde omgevingsaspecten.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Sinds 1 oktober 2012 is in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Deze Ladder moet voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen in bestemmingsplannen worden doorlopen. Op 1 juli 2017 is de Ladder herzien. Dit bestemmingsplan voorziet *niet* in een *nieuwe* stedelijke ontwikkeling, aangezien dit plan voorziet in de realisatie van 83 woningen die ter plaatse van het plangebied reeds zijn toegestaan (het betreft slechts een verschuiving van het bouwvlak). De huidige (legale) functies worden als zodanig bestemd. Gezien het doel van dit bestemmingsplan is verdere toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking daardoor niet noodzakelijk. Het bestemmingsplan voldoet aan het beleid en de algemene regels van het rijk.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

Per 1 april 2019 is de Zuid-Hollandse Omgevingsvisie in werking getreden. In de Omgevingsvisie is al het bestaande provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd in een Omgevingsvisie en Omgevingsverordening. De provincie wil met haar Omgevingsvisie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Er is daarom geen eindbeeld voor 2030 of 2050 opgenomen, maar de maatschappelijke opgaven zijn vertaald in ambities. In de Omgevingsvisie zijn zes richtinggevende ambities in de fysieke leefomgeving vastgesteld:

1. Naar een klimaatbestendige delta
2. Naar een nieuwe economie: the next level
3. Naar een levendige meerkernige metropool
4. Energievernieuwing
5. Best bereikbare provincie
6. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

Voor het realiseren van maatschappelijke belangen wordt vanuit bovenstaande vernieuwingsambities gewerkt en vanuit opgaven in gebieden. Daarnaast wordt vanuit twaalf samenhangende opgaven de zorg voor een goede omgevingskwaliteit ingevuld. Per opgave zijn de beleidskeuzes aangegeven.

Beleid ruimtelijke kwaliteit

De inzet van de provincie is dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten, samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening ('handelingskader ruimtelijke kwaliteit'). De kwaliteitskaart en de richtpunten geven richting aan de interpretatie van ruimtelijke kwaliteit.

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Daarbij hanteert de provincie met het oog op de wisselwerking tussen gebiedskwaliteiten en ontwikkelingen de volgende uitgangspunten:

- De aard en schaal van een gebied bepalen of een ontwikkeling in meer of mindere mate passend is. In een agrarisch gebied passen stedelijke functies als woonwijken of bedrijventerreinen niet bij de aard en zijn daarmee gebiedsvreemd. De schaal van een gebied ('korrelgrootte') bepaalt of een ontwikkeling al dan niet past bij die schaal. Het 'laadvermogen' van een coulisselandschap is immers anders dan dat van een open veenweidepolder.
- Een ontwikkeling die past bij de schaal en aard van een gebied heeft in beginsel weinig ruimtelijke impact op gebiedskwaliteiten en vraagt daarom weinig tot geen provinciale betrokkenheid.
- Hoe meer een ontwikkeling afwijkt van de aard en schaal van een gebied, des te

groter is in beginsel de ruimtelijke impact van nieuwe ontwikkelingen en des te eerder raken ze provinciale doelen of belangen. Dit geldt eveneens naarmate de kwaliteit van een gebied bijzonderder of kwetsbaarder is.

- De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit bieden handvatten om te bepalen hoe groot de ruimtelijke impact in specifieke gevallen is.

3.2.2 Programma Ruimte

Het Programma Ruimte (geconsolideerd, in werking per 1 april 2019) is een uitwerking van de Omgevingsvisie. Het programma beschrijft de operationele doelen en geeft aan welke instrumenten (realisatiemix) worden ingezet om die doelen te 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. De provincie wil de ruimte beter benutten door de Ladder voor duurzame verstedelijking toe te passen en in te zetten op transformeren, herstructureren en verdichten, bij voorkeur binnen de invloedsgebieden van de stations en haltes van het programma Stedenbaan.

3.2.3 Omgevingsverordening Zuid-Holland

Per 1 april 2019 is, naast de Omgevingsvisie, ook de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening in werking getreden. De inhoud van de omgevingsvisie is voor een groot deel leidend voor de inhoud van de omgevingsverordening. In de verordening van provinciale staten van Zuid-Holland zijn de regels opgenomen voor het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving.

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Hoe groot die ruimtelijke impact is wordt in specifieke gevallen bepaald aan de hand van gebiedsprofielen en door onderscheid te maken in drie soorten ontwikkeling: inpassing, aanpassing en transformatie. Gelet op het uitgangspunt dat de ruimtelijke kwaliteit als gevolg van ontwikkeling per saldo niet afneemt, dient de toetsing aan ruimtelijke kwaliteit een integraal onderdeel te vormen van de planvorming en afweging.

De omgevingsverordening stelt onder meer regels aan gemeentelijke bestemmingsplannen, bijvoorbeeld ten aanzien van kantoren, bedrijven, detailhandel, glastuinbouw, bomen sierteelt, bollenteelt, ruimtelijke kwaliteit, agrarische bedrijven, waterkeringen, provinciale vaarwegen, recreatieve vaarwegen, windenergie, archeologie en molen – en landgoedbiotopen. Daarnaast is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) van het Rijk van belang. Hierin zijn regels opgenomen waaraan provinciale verordeningen moeten voldoen. Enkele onderwerpen in de verordening van de provincie Zuid-Holland vloeien rechtstreeks voort uit het Barro, zoals regels over de Ecologische Hoofdstructuur.

Artikel 2.1.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Uitgangspunt van de strategie voor de bebouwde ruimte is betere benutting van het bestaand stads- en dorpsgebied (BSD). Stedelijke ontwikkeling vindt daarom primair plaats binnen BSD. De Ladder voor duurzame verstedelijking, zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is hierbij van toepassing. De provincie heeft de Ladder voor duurzame verstedelijking ook opgenomen in de verordening, om het provinciaal belang bij toepassing van deze Ladder te benadrukken.

De Ladder zoals opgenomen in het Bro is een motiveringseis voor de toelichting van het bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Artikel 2.1.1. van de verordening gaat in op de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Zo dient een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, te voldoen aan de volgende eisen:

- de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is

- afgestemd;
- in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden, door herstructurering, transformatie of anderszins, of
- indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die,
- gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,
- passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1 van toepassing is, en
- zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.

Relatie tot het plan

Dit bestemmingsplan voorziet niet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Voorliggend plan voorziet namelijk in de realisatie van maximaal 99 woningen die ter plaatse van het plangebied reeds zijn toegestaan op basis van het vigerende bestemmingsplan (echter niet allen passend binnen het bouwvlak). De behoefte aan deze 99 woningen kan derhalve gevonden worden in de planologische toestemming die reeds voorhanden is. Gezien het doel van voorliggend bestemmingsplan is het verder doorlopen van de Ladder voor duurzame verstedelijking dan ook achterwege gebleven.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Dordrecht 2040

De gemeenteraad stelde op 17 december 2013 de Structuurvisie Dordrecht 2040 vast. Hierin zijn 10 leefmilieus beschreven waarin de beleidskaders worden beschreven waaraan ontwikkeling in de stad worden getoetst. In elk leefmilieu komen één of meerdere functies voor.

Het plangebied is gelegen binnen het 'rustig groen' leefmilieu, waarin kleinschalige locaties met een rustig, groen leefmilieu centraal staan.

Hier is ruimte voor wonen in een ruime, rustige en groene (of blauwe) omgeving. Beperkt kan hier sprake zijn van functiemenging met extensieve (recreatieve) bedrijvigheid, maar de gebruiksintensiteit en dichtheden in dit milieu zijn laag.

De bebouwing in dit leefmilieu richt zich op het topsegment in het wonen. Voornamelijk vrijstaande of twee-onder-een-kap woningen passen in dit milieu. Gestapelde woningbouw kan alleen in een landgoedachtige setting. Gezien de doelgroep is particulier opdrachtgeverschap een belangrijk uitgangspunt.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Archeologie en cultuurhistorie

4.1.1 Regelgeving en beleid

In 1992 werd in Valletta door de Ministers van Cultuur van de bij de Raad van Europa aangesloten landen het 'Europees Verdrag inzake de bescherming van het Archeologisch Erfgoed', beter bekend onder de naam 'Verdrag van Malta', ondertekend.

De wet tot goedkeuring van het verdrag is aangenomen door het Nederlands parlement en op 9 april 1998 in het Staatsblad gepubliceerd. Na enkele malen uitstel is het wetsvoorstel in april 2006 door de Tweede Kamer aangenomen en in december van dat jaar door de Eerste Kamer bekrachtigd. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is op 1 september 2007 in werking getreden. De nieuwe wet heeft zijn beslag gekregen via een wijziging van de Monumentenwet 1988, aanpassingen in de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) en enkele andere wetten. De Monumentenwet 1988 is inmiddels opgegaan in de Erfgoedwet (9 december 2015).

Met de huidige wetgeving is het accent komen te liggen op het streven naar het behoud en beheer van archeologische waarden in de bodem (in situ) en het beperken van (de noodzaak van) archeologische opgravingen. Uitgangspunt van het beleid is tevens het principe "de verstoorder betaalt". Bij het voorbereiden van werkzaamheden die het bodemarchief kunnen verstoren (zoals de aanleg van een weg, een nieuwe woonwijk, een bedrijventerrein), dient onderzocht te worden of daardoor archeologische resten verstoord kunnen worden (dat kan bijvoorbeeld door booronderzoek of sleuvenonderzoek - beide na een gedegen bureauonderzoek).

Als uit het onderzoek blijkt dat er archeologische waarden aanwezig zijn en deze niet ter plaatse behouden kunnen blijven, dan dient de initiatiefnemer van het werk de kosten die gepaard gaan met het opgraven en conserveren van de plaats te dragen. Met de huidige wetgeving zijn de kerntaken en bestuurlijke verantwoordelijkheden van gemeenten veranderd. Eén van de belangrijkste consequenties is, dat gemeenten een centrale rol is toegekend in de bescherming van archeologisch erfgoed. In de wet is bepaald, dat gemeenten door inzet van een planologisch instrumentarium het archeologisch belang dienen te waarborgen. Bescherming van het archeologisch erfgoed kan onder meer vorm krijgen door in bestemmingsplannen regels ter bescherming van bekende en te verwachten archeologische waarden op te nemen.

Besluit ruimtelijke ordening

Sinds 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. 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 nederzettingenpatronen, landschapspatronen en de archeologische opbouw van het landschap zijn weergegeven;
- de waardekaart, waarop de waardevolle structuren van de kenmerkenkaart zijn gewaardeerd.

Deze cultuurhistorische kenmerken en waarden vormen de input bij processen van culturele

planologie.

Gemeentelijk beleid: Erfgoednota Dordrecht maakt geschiedenis; Erfgoedverordening Dordrecht

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

Beschermde monumenten

Ter plaatse van het plangebied van bevinden zich geen beschermde monumenten.

Archeologische waarden

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 opgravingvergunning 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.

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

Voorafgaand aan de opstelling van het vigerend bestemmingsplan 'Smitsweg (2009)' is door bureau RAAP in november 2004 een geo-archeologische verkenning uitgevoerd. Op grond van beschikbare informatie werd in het plangebied de aanwezigheid van twee stroomgordels verondersteld, waarvoor een middelmatige tot hoge archeologische verwachting zou gelden voor vindplaatsen uit zowel de Prehistorie, de Romeinse tijd als de Middeleeuwen. De belangrijkste conclusie van het onderzoek is dat de op de verschillende geo-archeologische kaarten aangegeven geologische eenheden waaraan een hoge of middelmatige archeologische verwachting wordt toegekend, niet in het plangebied aanwezig zijn, dan wel op grotere diepte liggen. Tijdens het geo-archeologische onderzoek zijn geen eenheden aangetroffen waaraan een middelmatige tot hoge verwachting kan worden toegekend. Daarnaast zijn er ook geen archeologische resten aangetroffen.

In december 2006 en januari 2007 is vervolgens een tweede booronderzoek uitgevoerd. Hierbij zijn drie archeologische vindplaatsen aangetroffen, waarvoor vervolgonderzoek noodzakelijk is indien er sprake is/zal zijn van verstoring. Het archeologische vervolgonderzoek kan in de vorm van proefsleuven en zal –indien nodig uiterlijk dienen plaats te vinden voor het aanbrengen van een eventuele voorbelasting. In mei 2008 is door de gemeente Dordrecht een Programma van Eisen opgesteld voor een deels waarderend

en deels karterend proefsleuvenonderzoek. Vanwege het ontbreken van aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische waarden wordt hiervoor geen vervolgonderzoek aanbevolen. Er wordt opgemerkt dat ook uit het tweede booronderzoek blijkt dat voor het overgrote deel van het plangebied geen vervolgonderzoek nodig is. Hierdoor zal aan het plangebied geen dubbelbestemming 'Waarde - archeologie' worden toegekend.

4.1.3 Conclusie

Het aspect archeologie en cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de vaststelling van voorliggend plan.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

4.2.1 Regelgeving en beleid

Uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening is het gewenst ruimtelijke scheiding aan te brengen tussen bedrijven en milieugevoelige functies, zoals wonen. Uitgangspunt daarbij is dat bedrijven niet onnodig in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke functies wordt milieuzoneringtoegepast. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering (editie 2009). Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

4.2.2 Onderzoek

Onderhavig plan voorziet in de realisatie van maximaal 99 woningen die reeds op basis van het vigerende bestemmingsplan ter plaatse zijn toegestaan. Echter worden deze woningen gedeeltelijk buiten de daartoe bestemde bouwvlakken beoogd, waardoor een planologische procedure benodigd is. De wijzigingen kunnen als nihil beschouwd worden, waardoor er geen veranderingen optreden ten opzichte van bedrijfsactiviteiten in de omgeving. De van toepassing zijnde richtafstanden tussen bedrijven in de omgeving en de beoogde woningen worden niet overschreden.

4.2.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de vaststelling van voorliggend plan.

4.3 Bodemkwaliteit

4.3.1 Regelgeving en beleid

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan/project rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Bodemkwaliteitskaart Dordrecht

Op basis van alle bij de gemeente Dordrecht geregistreerde bodemonderzoeken is in 2002 de Bodemkwaliteitskaart Dordrecht opgesteld. Deze is in 2007 geactualiseerd. Op deze kaart staat weergegeven wat de algemene bodemkwaliteit van de grond van een bepaalde

zone in Dordrecht is. Hierbij wordt geen rekening gehouden met verontreinigingen veroorzaakt door lokale bronnen zoals bijvoorbeeld tankstations, wasserettes en andere verontreinigende activiteiten.

Voor grond waarin bodemverontreinigingen voorkomen gelden beperkingen bij hergebruik en afvoer van grond. Deze beperkingen verschillen per locatie en worden bepaald aan de hand van de eisen welke gesteld worden in de Wet Bodembescherming, het Bouwstoffenbesluit en het Gemeentelijk Grondstromenbeleid.

Bij nieuwe ontwikkelingen op de locatie zal bodemonderzoek moeten uitwijzen of de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik of dat saneringsmaatregelen noodzakelijk zijn.

4.3.2 Onderzoek

Voorliggend plan voorziet voornamelijk in een woonbestemming, welke ter plaatse van het plangebied reeds grotendeels was toegestaan volgens het vigerende bestemmingsplan. In het kader van het vigerende bestemmingsplan is reeds bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten van het uitgevoerde bodemonderzoek geven aan dat de (voormalige) activiteiten en/of de onderzoekslocatie voldoende zijn onderzocht in het kader van de Wet bodembescherming. De hierbij aangetroffen licht verhoogde concentraties, die zich op enkele plaatsen manifesteren, vormen geen beperkingen ten aanzien van het toekomstig gebruik.

Ter plaatse van het plangebied hebben sinds de vaststelling van het vigerende bestemmingsplan geen bodemverontreinigende activiteiten meer plaatsgevonden. Een actualisatie van het bodemonderzoek is derhalve niet noodzakelijk voor de vaststelling van onderhavig bestemmingsplan (wel zal een actualisatie plaatsvinden als onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen).

4.3.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de vaststelling van voorliggend plan.

4.4 Duurzaamheid

4.4.1 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 met de omgeving te verbeteren wat betreft toegankelijkheid, bruikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. Een goed toegankelijk, veilig, gebruikersvriendelijk en duurzaam gebouw is in ieders belang.

De gemeente verwacht van projectontwikkelaars en architecten dat zij zich houden aan het gemeentelijke beleid en nieuwbouwwoningen laten voldoen aan de Gemeentelijke prestatierichtlijn. Utiliteitsbouw moet voldoen aan het Handboek van Toegankelijkheid en de Gemeentelijke prestatierichtlijn.

4.4.2 Onderzoek

Het plan wordt in harmonie ontworpen met zijn omgeving, door aansluiting op bestaande schaal, groen, structuur, karakter en architectuur. Het plan sluit zoveel mogelijk aan bij het Masterplan en beeldkwaliteitsplan. Daarbij wordt gestreefd naar een goede verhouding tussen openbaar en uitgeefbaar.

De woningen worden gasloos uitgevoerd. Gestreefd wordt naar een EPC van 0. Daarbij wordt geanticipeerd op het klimaatadaptief ontwerpen van de buitenruimte en wordt mogelijk natuurinclusief gebouwd (nestkasten in de gevels).

Bij de technische uitwerking van het bouwplan zullen de te treffen maatregelen verder worden uitgewerkt ter voorbereiding op en als onderdeel van de omgevingsvergunningaanvraag. Hiermee wordt voldaan aan de gestelde eisen inzake duurzaamheid.

4.4.3 Conclusie

Het aspect duurzaamheid vormt geen belemmering voor de vaststelling van voorliggend plan.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Regelgeving en beleid

Onderdeel van de ruimtelijke opgave is dat er bijzondere aandacht wordt besteed aan onder meer de externe veiligheidsaspecten.

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. Hierbinnen 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 (zogenoeten: 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 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 Bevt 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 Bevt werkt door in besluitvorming op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet ruimtelijke ordening, zoals bestemmingsplannen.

Toetsingskader Externe veiligheid Dordrecht

Door de gemeente Dordrecht is, samen met de gemeente Zwijndrecht, een toetsingskader Externe veiligheid opgesteld. Het is ontwikkeld voor het op een volwaardige wijze inbrengen van het aspect externe veiligheidsaspect bij het maken en beoordelen van

ruimtelijke plannen. Conform het toetsingskader moet bij ontwikkelingen aandacht besteed worden aan plaatsgebonden risico, groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten.

4.5.2 Onderzoek

Ten behoeve van de beoordeling van het aspect externe veiligheid is de risicokaart geraadpleegd. Onderstaand figuur bevat hier een uitsnede van.



Figuur 4.1: Uitsnede risicokaart (nederland.risicokaart.nl, januari 2019)

Het plangebied is gelegen in nabijheid van de volgende risicobronnen:

- de Rondweg (N3), gelegen direct ten noorden van het plangebied (circa 120 m);
- de spoorweg Dordrecht - Lage Zwaluwe aan de westzijde van het plangebied (circa 110 m);
- een stikstofleiding ten zuiden van het plangebied (circa 170 m);
- een aardgasleiding ten zuiden van de Wieldrechtse Zeedijk (circa 750 m).

Inrichtingen

De ontwikkeling zelf betreft geen risicovolle activiteit, en het plangebied is niet gelegen binnen de risicocontour van in de nabijheid gelegen risicovolle inrichtingen.

Buisleidingen

Ten zuiden van het plangebied is een stikstof- en een aardgasleiding gelegen. Deze leidingen vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Woningbouw is op deze afstand reeds toegestaan binnen het vigerende bestemmingsplan, en door de beoogde verschuiving van het bouwvlak komen de woningen niet dicht bij deze buisleiding te liggen.

Transport gevaarlijke stoffen

Het plangebied is gelegen in de nabijheid van transportroutes waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt (provinciale weg N3, spoorlijn). Het groepsrisico zal als

gevolg van onderhavig plan niet toenemen ten opzichte van de huidige planologische situatie en ook het plaatsgebonden risico blijft binnen dezelfde contouren. Dit aangezien het totaal aantal woningen niet verandert maar het enkel een stedenbouwkundige wijziging betreft (verschuiving van het bouwvlak), waarbij deze niet dichterbij de transportroutes toe zal komen dan reeds binnen het vigerend bestemmingsplan toegestaan.

Elektromagnetische velden

Daarnaast zijn elektromagnetische velden een aandachtspunt. Ten zuiden van het plangebied loopt een 380 kV-hoogspanningslijn. Rondom de hoogspanningslijn dient een magneetveldzone tot 0,4 microtesla vrijgehouden te worden van functies waarbij kinderen langdurig verblijven. In het vigerende bestemmingsplan is de veiligheidsafstand vastgesteld op 90 meter, uitgaande van een door de ontwikkelaar te nemen maatregel (aanpassing van de fasen van de verschillende draden van de hoogspanningslijn in de laatste velden voor de tussenstations door de draden op een andere locatie in de mast te positioneren). De afstand van de woningen tot de hoogspanningsmast wijzigt in de toekomstige situatie niet ten opzichte van de huidige planologische situatie. In voorliggend bestemmingsplan vormt dit aspect derhalve geen belemmering, uitgaande van realisatie van de maatregel.

Er wordt een zone van 90 meter vanuit het midden van de hoogspanningslijn vrijgehouden van bebouwing, uit de plankaart valt dit af te leiden. Medebestemming voor groen, tuin, verkeer en water zijn wel mogelijk. De motivatie hiervoor is dat de verblijftijd van kinderen in gebieden met deze functies korter is vergeleken met de verblijftijd in een woning.

Groepsrisico

Ten opzichte van het vigerend bestemmingsplan worden geen extra woningen toegevoegd. Hierdoor leidt de ontwikkeling die met voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt niet tot een verhoging van het groepsrisico. Hiermee wordt voldaan aan het van toepassing zijnde toetsingskader.

Ondanks dat de beoogde ontwikkeling geen invloed heeft op het groepsrisico is vanwege de ligging van het plan in zowel het explosie als het toxisch effectgebied aandacht voor het aspect zelfredzaamheid van belang. Vanwege de ligging binnen deze gebieden moet rekening worden gehouden met dergelijke zware ongevallen waarbij veel slachtoffers kunnen vallen. De ongevallen waarmee voor dit plangebied met name rekening moet worden gehouden zijn ongevallen op het spoor met brandbare gassen, een zogenaamde koude of warme BLEVE (gasexplosie), of met toxische gassen. Om deze reden worden, overeenkomstig het Toetsingskader Externe Veiligheid, maatregelen getroffen gericht op zelfredzaamheid en beheersbaarheid.

In de stedenbouwkundige opzet worden, in lijn met de uitgangspunten beschreven in het bestemmingsplan 'Smitsweg' de volgende maatregelen getroffen ter verhoging van de zelfredzaamheid:

- Mogelijkheden tot zelfredzaamheid van bewoners door vluchtroutes die niet onder de N3 door of langs het spoor leiden (route via Smitsweg en Wioldrechtse Zeedijk).
- Oriëntatie van woningen zo veel mogelijk dat woonvertrekken van de weg (N3) af gericht zijn (en beperkt glas aan de wegzijde).
- Ontsluiting via de westzijde naar de Copernicusweg.
- Afsluitbare ventilatie in de woningen.
- Risicocommunicatie voor de toekomstige bewoners.

Daarnaast worden, in lijn met de uitgangspunten van het bestemmingsplan 'Smitsweg' de volgende maatregelen getroffen ter verhoging van de beheersbaarheid van mogelijke ongevallen:

- Toegang voor hulpdiensten via de ontsluitingsweg aan noordwestzijde van het plangebied.

- Toegang voor hulpdiensten via de zuidzijde en de oostzijde van het gebied (via de Smitsweg en de Wieldrechtse Zeedijk).
- de 15 meter brede strook langs spoor te gebruiken (tussen ontsluitingsweg en Wieldrechtse Zeedijk) die gebruikt kan worden voor noodweg voor hulpdiensten en die aan noord- en zuidzijde ontsloten kan worden blijft gehandhaafd. Dit geldt ook voor de aanwezigheid van bluswater in de sloot tussen spoor en geluidswal.

4.5.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de vaststelling van voorliggend plan.

4.6 Natuur

4.6.1 Regelgeving en beleid

Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming is per 1 januari 2017 in werking getreden en voegt drie "oude" natuurwetten samen: de Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. De Wet natuurbescherming kent naast de algemene zorgplicht (artikel 1.11) nog drie hoofdstukken die van belang zijn voor ruimtelijke ingrepen. Dit betreft hoofdstuk 2 (gebiedsbescherming), hoofdstuk 3 (soortbescherming) en hoofdstuk 4 (houtopstanden). Hoofdstuk 2 van de Wet richt zich op de gebieden die zijn aangewezen op basis van de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Natura 2000-gebieden. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de soortenbescherming.

De Wet natuurbescherming kent 4 beschermingsregimes voor soorten:

- art 3.1: bescherming van vogels die onder de Vogelrichtlijn vallen – dit zijn alle vogels;
- art 3.5: bescherming van dieren en planten in bijlage IV van de Habitatrichtlijn bijlage II van het verdrag van Bern of bijlage I van het verdrag van Bonn – ook wel 'strikt beschermde soorten' genoemd;
- art 3.10: bescherming van soorten die worden genoemd in bijlagen A en B van de Wet Natuurbescherming - dit zijn deels meer algemene soorten die enkel nationaal beschermd worden en geen bescherming genieten onder Europese regelgeving;
- art 1.11: algemene zorgplicht.

In genoemde artikelen is bepaald voor welke handelingen een vrijstelling kan worden verleend van de verbodsbepalingen. De verbodsbepalingen uit de Wet zijn (iets) anders geformuleerd dan de verbodsbepalingen uit de oude Flora- en faunawet. De verbodsbepalingen komen er kortweg op neer dat vogels en andere beschermde soorten niet (opzettelijk) gedood of opzettelijk verstoord mogen worden en dat nesten / voortplantingsplaatsen en rustplaatsen niet beschadigd of vernield mogen worden. Planten mogen niet worden geplukt of vernield. Voor vogels geldt daarbij dat nesten niet weggenomen mogen worden. In principe geldt voor alle beschermde soorten een ontheffingsplicht, dus ook voor algemene soorten zoals konijn en egel. De provincies hebben de mogelijkheid om vrijstellingsbesluiten op te stellen. In deze besluiten staat voor welke soorten een vrijstelling geldt van de verbodsbepalingen in artikel 3.10 van de Wet (vergelijkbaar met de vroegere tabel 1 soorten van de Flora- en faunawet). Ten opzichte van de oude wetgeving is de lijst met beschermde soorten gewijzigd. Naast de overgehevelde en toegevoegde soorten (vaatplanten, vlinders) is er een groot aantal soorten dat geen beschermde status meer heeft in de Wet. Dit betreffen voornamelijk vaatplanten en vissen.

Beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur 2008-2013

In 2008 is 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 rivierenstad". Het water en de nabijheid van de Biesbosch drukken hun stempel op de natuur in de stad.

4.6.2 Onderzoek

In het kader van natuurbescherming dient de aan- of afwezigheid van beschermde soorten vastgesteld te worden en de invloed op beschermde natuur bepaald te worden. Hiertoe is een quickscan flora en fauna voor het plangebied uitgevoerd. De rapportage is bijgevoegd als bijlage 2.

Soortenbescherming

Uit de quick scan flora en fauna blijkt dat ter plaatse van het plangebied geen beschermde soorten aanwezig zijn. Ook aan de van toepassing zijnde zorgplicht kan worden voldaan. Ten aanzien van soortenbescherming worden derhalve geen belemmeringen verwacht.

Gebiedsbescherming

In de quick scan flora en fauna is ook aandacht besteed aan beschermde gebieden. In het kader van gebiedsbescherming dient te worden vastgesteld wat het effect van het plan is op nabijgelegen beschermde natuurgebieden. Het plangebied is niet in NNN-gebied of Natura 2000-gebied gelegen. Op circa 2 kilometer van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied Biesbosch. Uit het onderzoek blijkt dat, gezien de afstand en het tussengelegen stedelijke gebied, geen effecten worden verwacht op het NNN of Natura 2000-gebieden als gevolg van de bouwwerkzaamheden. Op lange termijn worden ook geen effecten verwacht die van betekenis kunnen zijn voor de natuurwaarden van beschermde gebieden.

Ten aanzien van gebiedsbescherming worden geen belemmeringen verwacht, aangezien het toekomstig aantal te realiseren woningen (en daarmee de te verwachten verkeersaantrekkende werking) niet afwijkt van het planologisch reeds toegestane aantal woningen. Volledigheidshalve is wel een stikstofdepositieberekening uitgevoerd, zie bijlage 3. Daaruit volgt dat op basis van de meest recente versie van AERIUS-Calculator een beperkte toename van stikstofdepositie wordt berekend als gevolg van de aanleg- en gebruiksfase. Aangezien via het stikstofregistratiesysteem vooralsnog ruimte beschikbaar is om ontwikkelingen mogelijk te maken worden ten aanzien hiervan geen knelpunten voorzien. Indien nodig zal een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming worden aangevraagd. Gezien de beschikbare stikstofdepositieruimte zal deze vergunning naar verwachting kunnen worden verleend en vraagt dit verder niet om aandacht.

4.6.3 Conclusie

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de vaststelling van voorliggend plan.

4.7 Geluid

4.7.1 Regelgeving en beleid

Sinds het einde van de jaren zeventig vormt de Wet geluidhinder (Wgh) een belangrijk juridisch kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. De Wet geluidhinder biedt onder andere geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industriellawaai door middel van zonerings. De Wet geluidhinder is daarom sterk gelinkt aan de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Wegverkeerslawaai

De Wgh biedt geluidsgevoelige bestemmingen bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaai bij de aanleg/wijziging van wegen of bij de bouw van woningen in de

buurt van wegen. De reikwijdte van de Wgh is beperkt tot een aandachtsgebied (een geluidszone) langs wegen. Binnen deze geluidszone zijn de regels van de Wgh van toepassing. Een andere beperking is dat de Wgh niet geldt voor 30 km/uur wegen en voor woonerven. Een eventueel noodzakelijke akoestische afweging wordt in dergelijke gevallen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening gemaakt.

Industrielawaai

De Wgh verplicht om industrieterreinen waarop lawaaiveroorzakende bedrijven zijn of kunnen worden gevestigd te zoneren. Bij de zonering worden primair de grenzen vastgelegd van het gebied waarbinnen de lawaaimakende bedrijven gevestigd mogen zijn. Vervolgens wordt ten behoeve van het gezoneerde industrieterrein de zonegrens bepaald en vastgesteld. Het gebied binnen de zonegrens vormt het aandachtsgebied. De binnen het aandachtsgebied geldende wettelijke voorkeursgrenswaarde, dan wel de binnen de zone vastgestelde hogere waarden zijn bepalend voor de toelaatbaarheid van geluidproducerende activiteiten. Buiten de geluidszone mag de geluidsbelasting als gevolg van de bedrijven op het gezoneerde industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen.

Spoorweglawaai

De Wgh biedt geluidsgevoelige bestemmingen bescherming tegen geluidhinder van spoorweglawaai bij de aanleg/wijziging van spoorwegen of bij de bouw van woningen in de buurt van spoorwegen. De reikwijdte van de Wet geluidhinder (Wgh) is beperkt tot een aandachtsgebied (een geluidszone) langs spoorwegen. Binnen deze geluidszone zijn de regels van de Wgh van toepassing.

Beleid hogere waarden

Op 11 december 2007 hebben 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 hoogst 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 hoogst geluidbelaste zijde is gesitueerd. Bij voorkeur wordt de helft van de geluidsgevoelige ruimten samen niet aan de hoogste geluidsbelaste zijde gesitueerd.

De gecumuleerde geluidbelasting van weg- en railverkeer is inzichtelijk gemaakt en bedraagt maximaal 59 dB. Op basis van het kwaliteitsoordeel volgens de Miedema methode (zie tabel 4.1) betekent dit dat sprake is van een matig klimaat. Dat is uiteraard voor een dergelijke woonwijk niet optimaal, maar de voorwaarden van het bestemmingsplan en besluit hogere waarden geven voldoende borging om de hinder in en rond de woning zoveel mogelijk te beperken. Het is daarmee voor de gemeente een aanvaardbare situatie.

Tabel 4.1 Kwaliteitsoordeel Miedema methode

Geluidklasse	Beoordeling
≤ 50 dB	Goed
50 – 55 dB	Redelijk
55 – 60 dB	Matig
60 – 65 dB	Tamelijk slecht
65 – 70 dB	Slecht
> 70 dB	Zeer slecht

4.7.2 Onderzoek

Aangezien voorliggend plan een verschuiving van bouwvlakken beoogd, zal de situering van de woningen wijzigen. Derhalve wijzigt de geluidsbelasting op de gevels van de woningen. Vanwege de ligging van diverse geluidzones van zowel weg- als spoorverkeer is in het kader van de beoogde ontwikkeling een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De rapportage is bijgevoegd als bijlage 1.

Uitgangspunten berekeningen

De gehanteerde verkeersgegevens voor de rijkswegen A16 en N3 zijn afkomstig uit het geluidsregister ex artikel 11.25 van de Wet milieubeheer (geraadpleegd op 26 juni 2019 en laatstelijk gecontroleerd op 8 juni 2020). In het kader van onderzoeken naar nieuwe situaties in geluidzones is de op basis van deze gegevens berekende geluidsemisatie te beschouwen als de geluidsemisatie in het maatgevende toekomstige jaar. De gemeente Dordrecht heeft een inschatting gemaakt van de toekomstige werkdaggemiddelde verkeersintensiteiten op de relevante binnen het plangebied gelegen wegen. De binnen het plangebied gelegen wegen hebben/krijgen een elementenverharding (klinkers in keperverband). De maximumsnelheid bedraagt 30 km/h.

De gehanteerde verkeersgegevens voor de spoorweg Dordrecht-Lage Zwaluwe zijn afkomstig uit het geluidsregister ex artikel 11.25 van de Wet milieubeheer (geraadpleegd op 27 juni 2019 en laatstelijk gecontroleerd op 8 juni 2020).

Langs het plangebied is of wordt een aantal geluidsbeperkende maatregelen gerealiseerd. In het onderzoek is rekening gehouden met de volgende voorzieningen:

- een 'heuvellandschap' langs de spoorweg met een hoogte variërend tussen 8 en 12 m, over een totale lengte van circa 900 m;
- een geluidsscherm met een hoogte van 4,5 m ter plaatse van de opening tussen het heuvellandschap en het talud van de N3. Dit scherm loopt met dezelfde hoogte door over het talud tot aan de N3;
- een geluidsscherm langs de spoorweg ter plaatse van de opening in het heuvellandschap bij de entree van het plangebied, met een lengte van 80 m en een hoogte van 1,5 m ten opzichte van bovenkant spoorstaaf;
- een geluidsscherm langs de N3 met een lengte van 585 m en een hoogte van 3 m ten opzichte van het wegdek.

De beoogde woningen bestaan in beginsel uit drie bouwlagen. Een begane grond, verdieping en een zolder. De hoogte bedraagt daarmee veelal circa 11 meter. Vanwege de gewenste flexibiliteit is in het bestemmingsplan maximale bouwhoogte van respectievelijk 11 of 12 meter toegestaan. Aan de hoogst geluidbelaste zijde van het plangebied is opgenomen dat de bouwhoogte van deze woningen vanwege de afschermende werking minimaal 9 of 10 meter moet bedragen. Zowel de minimale als de maximale bouwhoogte zijn op de verbeelding en in de planregels van het bestemmingsplan vastgelegd. In het

akoestisch onderzoek is in eerste instantie gerekend met de voorgeschreven minimale hoogte voor de eerstelijns bebouwing (ten minste 9 of 10 m) en de toegestane maximale hoogte voor de overige bebouwing (ten hoogste 11 of 12 m). Bij een hoogte van 12 m is (worst case) gerekend met vier bouwlagen met te openen delen, bij de overige hoogten met drie bouwlagen met te openen delen. Waar voor de eerstelijns bebouwing een maximale hoogte van 12 m is toegestaan, is een extra berekening gemaakt waarin ook de geluidsbelasting van de vierde bouwlaag is vastgesteld. Per bouwlaag is de geluidsbelasting bepaald op 1,5 m boven vloerniveau.

Rekenresultaten

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat niet voor alle woningen voldaan kan worden aan de voorkeurswaarden voor wegverkeerslawaai en spoorweglawaai.

Vanwege de A16 en de N3 wordt ter plaatse van alle te projecteren woningen de grenswaarde overschreden. 40 woningen ondervinden op de vierde bouwlaag een geluidsbelasting van meer dan 53 dB. Bij 9 van deze 40 woningen geldt dit voor twee gevels, bij 1 woning voor 3 gevels. 10 andere woningen, die het dichtst bij de N3 zijn gelegen, ondervinden op de derde bouwlaag een geluidsbelasting van meer dan 53 dB. Bij 1 van deze 10 woningen geldt dit voor twee gevels.

Figuur 4.2 laat zien waar alle genoemde gevels zich bevinden. Hierna wordt ervan uitgegaan dat de betreffende gevels zonder te openen delen ('doof') zullen worden uitgevoerd en derhalve zijn uitgezonderd van toetsing aan de wettelijke grenswaarden. De hoogste geluidsbelasting vanwege de A16 en de N3 bedraagt dan 53 dB.



Figuur 4.2: Uitsnede akoestisch onderzoek; zonder te openen delen uit te voeren gevels (paarse lijnstukken: derde bouwlaag, rode lijnstukken: vierde bouwlaag)

Vanwege de spoorweg wordt ter plaatse van 12 te projecteren woningen de grenswaarde overschreden. De hoogste geluidsbelasting bedraagt 59 dB.

De geluidsbelasting vanwege alle binnenplanse wegen (30 km/uur wegen) tezamen is ten hoogste 51 dB. Mede gezien de zeer beperkte bijdrage aan de totale geluidsbelasting is uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening de geluidsbelasting vanwege de binnenplanse wegen derhalve zonder meer aanvaardbaar.

Bron- en overdrachtsmaatregelen

Vanwege de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zijn een aantal bron- en overdrachtsmaatregelen beschouwd om na te gaan over verdere reductie van de geluidsbelasting mogelijk is. Daaruit volgt dat:

- De geluidsbelasting vanwege de N3 wordt met circa 3 dB gereduceerd indien tweelaags ZOAB wordt aangebracht in plaats van het huidige eenlaags ZOAB. Rijkswaterstaat zal deze maatregel treffen in het kader van groot onderhoud aan de N3 (gepland tussen augustus 2020 en oktober 2021). Omdat de nieuwe verharding niet is/wordt verwerkt in het geluidsregister, is hiermee in voorliggend onderzoek geen rekening gehouden.
- De opening in het heuvellandschap ter plaatse van de entree van het plangebied is nadelig voor de geluidsbelasting van de woningen. In verband met de spoorweg is dit

ondervangen door middel van geluidsscherm langs het spoor. Verder kunnen de gevolgen van de opening niet noemenswaardig worden verminderd, bijvoorbeeld door het aanbrengen van extra geluidsschermen in de taluds van de grondlichamen aan weerszijden van de entree. Gelet op zijn specifieke lay-out is het ophogen van het heuvellandschap binnen de beschikbare ruimte niet mogelijk.

- Het verlengen van het scherm langs de N3 in westelijke richting zal een gunstig effect hebben op de geluidsbelasting van de woningen. Daartoe is het echter noodzakelijk dat op het viaduct en over de spoorweg heen wordt gebouwd. Dit is niet alleen onwenselijk, maar ook is het kunstwerk hierop niet berekend. Het bestaande scherm ophogen dan wel volledig vervangen door een hogere variant zal, gezien het hoogteverschil tussen de N3 en het plangebied, een verhoudingsgewijs beperkte extra afname van de geluidsbelasting tot gevolg hebben. Daarmee is deze maatregel financieel ondoelmatig.
- Het hoger uitvoeren van het geluidsscherm ter plaatse van de opening tussen het heuvellandschap en het talud van de N3 zal enig effect hebben op de geluidsbelasting van de woningen. Ook hier geldt echter dat de daarmee te behalen extra geluidsreductie niet in redelijke verhouding staat tot de benodigde hoogte. Daarnaast ontleent dit scherm een belangrijk deel van zijn effectiviteit aan het feit dat het met dezelfde hoogte doorloopt over het talud van de N3. Uit landschappelijke overwegingen ligt een hogere uitvoering dan niet voor de hand. Tot slot zou een dergelijk scherm stuiten op technische belemmeringen, omdat het wordt aangebracht over het tracé van een hoofdwaterleiding en daarom relatief licht moet zijn.

Geconstateerd wordt dat aanvullende maatregelen niet of nauwelijks effect hebben dan wel stuiten op bezwaren van verkeerskundige, landschappelijke en/of financiële aard.

Hogere waarden

Voor de woningen waar de geluidsbelasting ten gevolge van de A16, de N3 en het spoor de voorkeurswaarde van de Wet geluidhinder overschrijdt, worden hogere waarden aangevraagd. Dit gaat om alle 99 woningen. De onderbouwing van het hogere waardenverzoek is verwoord in de rapportage die in bijlage 1 is toegevoegd. Daarin wordt ook gemotiveerd dat kan worden voldaan aan het gemeentelijke geluidbeleid. In dat kader wordt opgemerkt dat de woningen die binnen het plan worden gerealiseerd, beschikken over een begane grond, verdieping met slaapkamers en een zolder. Dat betekent dat in de meeste gevallen voornamelijk op de onderste twee bouwlagen personen zullen verblijven. In overleg met de gemeente is daarom besloten de aanwezigheid van een geluidsluwe zijde te beoordelen op basis van de geluidsbelasting van de betreffende twee bouwlagen.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat alle woningen op de begane grondover een geluidsluw zijde beschikken. Van de woningen waarvan de geluidsbelasting vanwege de A16 en de N3 de grenswaarde overschrijdt, beschikken er 76 over ten minste één gevel met een geluidsbelasting die niet hoger is dan 48 dB. Bij verreweg de meeste van de 23 woningen zonder geluidsluwe zijde (15 stuks) is de geluidsbelasting van de laagst geluidsbelaste zijde(n) maximaal 49 dB. De geluidsbelasting vanwege de spoorweg is ter plaatse van de als geluidsluw aan te merken zijde(n) niet hoger dan 55 dB. Ook de overige 8 woningen waarop de grenswaarde vanwege spoorverkeer wordt overschreden, beschikken over ten minste één gevel met een geluidsbelasting die niet hoger is dan 55 dB.

Om ervoor te zorgen dat ook alle woningen op de eerste verdieping beschikken over een gevel waarvan de geluidsbelasting ter plaatse van te openen delen niet hoger is dan de van toepassing zijnde grenswaarden zullen gebouwgebonden maatregelen worden getroffen. Op deze manier kan ter plaatse de helft van de slaapkamers worden voldaan aan de criteria voor geluidsluwigheid ter plaatse van de te openen delen.

In onderstaande tabel zijn de vast te stellen hogere grenswaarden per geluidsbron opgenomen. Deze ontheffingen zijn gebaseerd op de aanname dat een aantal gevels wordt

uitgevoerd zonder te openen delen.

hogere grenswaarde in dB		
A16 en N3	spoorweg	aantal woningen
52	--	1
53	56	7
53	57	3
53	58	1
53	59	1
53	--	86
totalen		
99	12	99

Het verzoek om hogere grenswaarden kan als volgt worden gemotiveerd:

- de geluidsbelasting van de woningen wordt aanzienlijk beperkt door een combinatie van afscherpende maatregelen. Het aanbrengen van extra voorzieningen heeft weinig of geen effect of stuit op bezwaren van verkeerskundige, landschappelijke en/of financiële aard;
- elke woning heeft ten minste één gevel op de begane grond (en ten minste één buitenruimte van 10 m²) waar de geluidsbelasting niet hoger is dan de van toepassing zijnde grenswaarden;
- elke woning heeft op de eerste verdieping ten minste één gevel waarvan de geluidsbelasting ter plaatse van te openen delen niet hoger is dan de van toepassing zijnde grenswaarden (48 dB voor wegverkeer en 55 dB voor spoorverkeer). Daartoe zijn bij 23 woningen maatregelen op gebouwniveau noodzakelijk, bijvoorbeeld in de vorm van gevelschermen.
- voor elke woning geldt dat minimaal de helft van de slaapkamers (afgerond naar boven) is gelegen achter een gevel waarvan de geluidsbelasting ter plaatse van te openen delen niet hoger is dan de van toepassing zijnde grenswaarden. Daartoe dienen de onder het vorige punt genoemde maatregelen in ieder geval te worden aangebracht ter plaatse van het bedoelde aantal slaapkamers;
- de maximale geluidbelasting van de 30 km/u wegen bedraagt gezamenlijk maximaal 51 dB;
- voor alle woningen geldt dat dove gevels niet worden gerealiseerd ter plaatse van de begane grond en de eerste verdieping. Alleen op de zolderverdieping (derde bouwlaag of hoger) zal dit op enkele locaties aan de orde zijn.

In de regels van het bestemmingplan wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee Woningen in gebruik mogen worden genomen als voldaan is aan de maximale toegestane geluidbelasting op de gevel van een woning en voldaan is aan de eisen die opgenomen zijn in het besluit hogere waarden die zien op een aanvaardbare akoestische woonomgeving.

Na verlening van de hogere waarde dient in het kader van de omgevingsvergunning voor het aspect bouwen aangetoond te worden dat wordt voldaan aan de eisen uit het Bouwbesluit en de Wet geluidhinder.

4.7.3 Conclusie

De berekende geluidbelasting voldoet aan de eisen zoals gesteld in de Wet geluidhinder.

Vanwege het overschrijden van de grenswaarde is het aanvragen van een hogere waarde

noodzakelijk. Deze hogere waarde zal door de gemeente vastgesteld en gepubliceerd worden. De ontwikkeling voldoet aan het gemeentelijke hogere waardenbeleid. In de planregels wordt geborgd dat dit moet worden aangetoond op het moment dat de woningen in gebruik worden genomen.

Gezien voorgaande levert het aspect geluid geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling.

4.8 Groen

4.8.1 Regelgeving en beleid

In de Structuurvisie Groene Ruimte, het Boomstructuurplan, de Nota Parken en de Nota Kleurrijk Groen zijn uitgangspunten voor de groenvoorzieningen opgenomen. De bomenstructuur op het Eiland van Dordrecht valt grotendeels samen met belangrijke structurelementen, zoals het patroon van dijken, wegen, water en bebouwing. Bomen vullen deze structurelementen in ruimtelijk, maar ook functioneel opzicht aan.

4.8.2 Onderzoek

Voorliggend plan heeft geen invloed op bestaande waardevolle groenstructuren. Er is sprake van bouwrijpe gronden, welke reeds zijn bestemd voor een woonbestemming, zie ook paragraaf 2.1 Bestaande situatie voor een beschrijving van de bestaande ruimtelijke en functionele structuur.

4.8.3 Conclusie

Het aspect groen vormt geen belemmering voor de vaststelling van voorliggend plan.

4.9 Luchtkwaliteit

4.9.1 Regelgeving en beleid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een uit een oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens tevens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. 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.

4.9.2 Onderzoek

Geconcludeerd kan worden dat de grenswaarde van 3% niet wordt overschreden bij voorliggend plan, aangezien minder dan 1.500 woningen gerealiseerd worden en daarmee 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Goed woon- en leefklimaat

De grenswaarde voor toetsing (jaargemiddelde concentraties) zijn: voor stikstofdioxide NO₂ 40 µg/m³, voor fijnstof PM₁₀ 40 µg/m³ en voor fijnstof PM_{2,5} 25 µg/m³.

Op www.nsl-monitoring.nl (geraadpleegd op 11 juni 2019) is te zien dat ter plaatse van het plangebied de grootschalige achtergrondconcentraties in 2020 als volgt zijn: van stikstofdioxide NO₂ 21,2 µg/m³, van fijnstof PM₁₀ 18,9 µg/m³, en van fijnstof PM_{2,5} 11,4 µg/m³ (rekenpunt 709370).

In 2030 zullen deze achtergrondconcentraties naar verwachting zijn: van stikstofdioxide NO₂ 13,8 µg/m³, van fijnstof PM₁₀ 16,0 µg/m³, en van fijnstof PM_{2,5} 9,0 µg/m³.

Wanneer de maximale bijdrage van het extra verkeer hierbij wordt opgeteld, zal de concentratie van zowel fijnstof als stikstofdioxide ruim onder de grenswaarden blijven. Daarnaast is de verwachting dat deze achtergrondconcentraties in de loop der jaren door milieutechnische ontwikkelingen zullen afnemen.

Aangezien het plangebied in nabijheid van een provinciale weg (circa 120 meter) en snelweg (circa 450 meter) gelegen is, blijft luchtkwaliteit een aandachtspunt in het kader van gezondheidsaspecten. Hierover zal advies worden ingewonnen bij de Gemeentelijke Gezondheidsdienst (GGD), ten aanzien van mogelijk te nemen maatregelen.

4.9.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de vaststelling van voorliggend plan.

4.10 Verkeer en vervoer

4.10.1 Regelgeving en beleid

Mobiliteitsplan Dordrecht

Op 6 september 2005 heeft de gemeenteraad het beleidsvoornemen van het Mobiliteitsplan Dordrecht vastgesteld. Het Mobiliteitsplan Dordrecht (MPD) 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.

4.10.2 Onderzoek

Dit bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen als het gaat om het aantal parkeerplaatsen en verkeersgeneratie. Het planologisch toegestane maximum aantal te realiseren woningen is immers onveranderd. Gelet hierop is verder onderzoek hiernaar achterwege gelaten.

Op lokaal niveau zullen enkele aanpassingen in de wegenstructuur worden gemaakt, omdat de plaatsing van de bestemmingsgrenzen wijzigt. Voor bijvoorbeeld de 'ontsluitingsweg Wilgenwende' is een aparte procedure doorlopen. Ten aanzien van de beoogde ontwikkeling die met dit plan mogelijk wordt gemaakt worden geen bezwaren vanuit verkeersveiligheid of bereikbaarheid verwacht.

4.10.3 Conclusie

Het aspect verkeer en vervoer vormt geen belemmering voor de vaststelling van voorliggend plan.

4.11 Water

4.11.1 Regelgeving en beleid

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21^e 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 overstroming voorkomen door middel van (primaire) waterkeringen. Voor de tweede laag is als doel geformuleerd dat de ruimtelijke inrichting bijdraagt aan het beperken van de gevolgen van een overstroming.

4.11.2 Onderzoek

Uit het vigerend bestemmingsplan blijkt dat destijds voor het gehele gebied het aspect water is beschouwd en is opgenomen in een stedelijk waterplan. Hiertoe heeft overleg plaatsgevonden met de waterbeheerder.

In het vigerend bestemmingsplan zijn ondermeer uitgangspunten voor de riolering opgenomen, welke onverminderd van toepassing zijn. Dit zijn de volgende uitgangspunten die voor de vuil- en schoonwaterhuishouding in het Programma Smitsweg zijn opgenomen:

- Er dient uitgegaan te worden van een gescheiden stelsel, waarbij lozingen op het oppervlakte water dienen te voldoen aan de eisen van het Waterschap Hollandse Delta.
- Ten behoeve het ontwerp en de dimensionering van het rioolstelsel moet een capaciteitsberekening worden gemaakt. De initiatiefnemers dienen aan te tonen dat de hoeveelheid vuil water afvoer past binnen het bestaande rioolstelsel. Indien de hoeveelheid vuilwaterafvoer groter is dan de bestaande capaciteit komen de kosten van capaciteitsvergroting ten laste van de projectontwikkelaar.
- Het definitieve rioleringsplan moet worden getoetst door de sector Stadsbeheer.
- De drooglegging van de weg is minimaal 1,20 m.
- In verband met drooglegging van de weg dient onderzocht te worden of de aanleg van drainage noodzakelijk is.

De beoogde ontwikkeling zal aan voornoemde uitgangspunten voldoen.

In het vigerende bestemmingsplan is opgenomen dat de hoeveelheid oppervlakte waterbeging 7% bedraagt van het plangebied waar het bestemmingsplan betrekking op heeft. De bestaande watergangen langs de Smitsweg en Wieldrechtse Zeedijk zijn voorzien van de bestemming 'Water'. Binnen de bestemming 'Groen' is echter ook water toegestaan. Op deze manier kan aan de in het kader van het vigerende bestemmingsplan opgenomen waterbergingseis worden voldaan. Daarnaast heeft het plan geen invloed op de ten zuiden van het plangebied gelegen waterkering.

4.11.3 Conclusie

Het aspect water staat de realisatie van het plan niet in de weg.

4.12 Milieu-effectrapportage

4.12.1 Beleidskader

Voor bepaalde grootschalige ontwikkelingen op het gebied van woningen, bedrijvigheid en infrastructuur dient op grond van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 een milieu-effectrapportage (mer) opgesteld te worden. Hierin moet worden aangegeven wat de gevolgen zijn van de ontwikkelingen voor het milieu. In het Besluit mer is aangegeven in welke gevallen er onderzoek gedaan moet worden. Afhankelijk van de grootte van het project zijn er drie mogelijkheden:

1. bij een project dat voorkomt in onderdeel C van de bijlage van het Besluit mer en boven de daar genoemde drempelwaarden uitkomt, geldt een directe mer-plicht. In dat geval dient een mer opgesteld te worden. Dit geldt ook voor een project die onder de drempelwaarden genoemd in onderdeel C blijft, maar boven de drempelwaarden die in onderdeel D gegeven worden ligt en waarvoor een (kaderstellend) bestemmingsplan opgesteld wordt.
2. indien er geen directe mer-plicht geldt, kan er wel een vormvrije mer-beoordelingsplicht gelden. Dit geldt voor projecten die in onderdeel D genoemd worden en niet boven onder de drempelwaarde uitkomen. Hierbij moet worden onderzocht of er sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. Er gelden geen vormvereisten, maar wel inhoudelijke vereisten: de criteria uit bijlage III van de Europese richtlijn moeten in acht worden genomen. Als de uitkomst is dat het uitgesloten is dat er belangrijke gevolgen voor het milieu zijn, dan dit moet in de toelichting van het bestemmingsplan worden gemotiveerd. Zijn belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet uitgesloten, dan geldt een mer -plicht.

4.12.2 Analyse

De voorgenomen activiteit is niet opgenomen in onderdeel C van het Besluit mer en is daarom niet aan te merken als een activiteit waarvoor een directe m.e.r.-plicht bestaat. Het is mogelijk wel opgenomen in onderdeel D (categorie D.11.2) van bijlage II van het Besluit mer. In opeenvolgende uitspraken heeft de ABRvS invulling gegeven aan het begrip 'stedelijk ontwikkelingsproject' in de zin van het Besluit m.e.r (15 maart 2017, ECLI:NL:RVS:2017:694, 18 april 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1297 en 18 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2414). De ABRvS onderscheidt in deze uitspraken de volgende onderdelen:

- Aard en omvang van de functiewijziging van het project;
- Gelegen binnen bestaand stedelijk gebied;
- Milieurelevantie, zoals de mate van verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling.

De beoogde ontwikkeling is (gedeeltelijk) strijdig met het vigerende bestemmingsplan 'Smitsweg', aangezien de beoogde inrichting niet geheel in lijn is met de vigerende bestemmingen en/of bouwvlakken. De aard en omvang van het bestemmingsplan Wilgenwende is daarmee beperkt. Immers, op dit moment zijn woningen al toegestaan. Ter plaatse van het plangebied worden 99 woningen gerealiseerd. Voorliggend plan vervangt een deel van het vigerende bestemmingsplan waar reeds woningbouw was toegestaan. Met voorliggend bestemmingsplan wordt voornamelijk een andere situering van de woningen mogelijk gemaakt. Daarmee leidt voorliggend bestemmingsplan niet tot een toename van het totaal aantal woningen binnen de wijk en betreft het in feite een stedenbouwkundige wijziging. Vanwege de opgenomen bouwvlakken en maximaal toegestane hoogtes in het vigerende bestemmingsplan zal het maximaal totaal aantal woningen in het gebied niet overschreden worden. De ontwikkeling zal dan ook niet leiden

tot een hogere verkeersaantrekkende werking dan wel milieubelasting dan het thans vigerende planologische regime.

4.12.3 Conclusie

Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling niet als een 'stedelijk ontwikkelingsproject' zoals bedoeld in het Besluit m.e.r. kan worden gezien. Daarnaast blijkt uit de voorgaande paragrafen van voorliggend bestemmingsplan dat geen belangrijke nadelige milieugevolgen optreden. Voor het bestemmingsplan "2e herziening Smitsweg, locatie West" is dan ook geen mer-(beoordelings)procedure noodzakelijk.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Planmethodiek

In dit hoofdstuk worden de planregels toegelicht. De bestemmingen zijn van de verbeelding afleesbaar. In de regels is aangegeven onder welke voorwaarden er gebouwd kan worden. Voor de opzet van de regels is aansluiting gezocht bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012).

5.2 Regels

5.2.1 Inleidende regels

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

5.2.2 Bestemmingsregels

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

Groen

Deze bestemming is gelegd op de daarvoor in aanmerking komende groengebieden, bedoeld voor groenvoorzieningen en daarbij behorende voorzieningen.

Tuin

De bestemming 'Tuin' is gelegd op delen van de woonpercelen, waar geen gebouwen mogen worden gebouwd. Het uitbreiden van woningen door middel van een aanbouw of het plaatsen van bijgebouwen is op deze gronden niet toegestaan. Wel mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd en mag ter plaatse van de oprit worden geparkeerd.

Deze gronden dienen vooral een groene uitstraling te krijgen.

Op enkele plaatsen die grenzen aan het openbaar gebied is een functieaanduiding 'specifieke vorm van tuin - veranda 1' en 'specifieke vorm van tuin - veranda 2' opgenomen. Hier worden uitsluitend veranda's toegestaan. Deze specifieke aanduiding is opgenomen om veranda's ter plaatse van de bestemming tuin toe te staan. In de regels is een beperking voor de bouwhoogte van de veranda opgenomen, om te voorkomen dat deze net zo hoog als de woningen mag worden gebouwd.

Verkeer

De wegen binnen het plangebied zijn bestemd voor 'Verkeer'. Ook de privé-parkeerterreinen in de zogenaamde hofjes hebben deze bestemming. Binnen deze bestemming is de aanleg van groen (denk aan de boombeplanting en de hagen) toegestaan.

Wonen

Binnen de bestemming 'Wonen' zijn verschillende woningtypen toegestaan, zowel vrijstaande woningen, als twee onder een kap-woningen, als rijen woningen. Op de verbeelding zijn bouwvlakken en minimale en maximale bouwhoogten aangegeven

waarbinnen gebouwd mag worden.

Voorzieningen zoals tuinen, erven, wegen, parkeerplaatsen, groen, water, speelvoorzieningen en nutsvoorzieningen worden binnen de woonbestemming tevens toegestaan.

Ter plaatse van de opritten is een aanduiding 'vergunningsvrij bouwen uitgesloten', opgenomen om te zorgen dat er voldoende ruimte blijft om te parkeren. Wel is daar perceelsafscherming, welke de bereikbaarheid van de betreffende grond niet onmogelijk maakt. Daarnaast zijn ter plaatse van de van de aanduiding 'bijgebouw' uitsluitend garages/bergingen toegestaan met een bouwhoogte van maximaal 3 meter.

Voor het gehele plangebied van onderhavig bestemmingsplan, bestaande uit twee separate deelgebieden, geldt dat in totaal maximaal 99 woningen gerealiseerd mogen worden.

In de regels is opgenomen dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid en dat de woningen in pas in gebruik mogen worden genomen als voldaan is aan de maximale toegestane geluidbelasting op de gevel van een woning en voldaan is aan de eisen die opgenomen zijn in het besluit hogere waarden die zien op een aanvaardbare akoestische woonomgeving.

5.2.3 Algemene regels

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

Antidubbeltelregel

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

Algemene gebruiksregels

Deze gebruiksregels geven aan wat in het plan in ieder geval onder verboden gebruik wordt verstaan. Aandacht wordt gevraagd voor de algemene gebruiksregels waarin onder meer een regeling voor de beroepsuitoefening aan huis (inclusief de vrije beroepen) is opgenomen. Doel van deze regeling is de bescherming van de woon- en leefsituatie ter plaatse. Naast een maximum percentage en oppervlakte en het feit dat de beroepsuitoefenaar ter plaatse dient te wonen, is bepaald dat activiteiten, die op voorhand geen overlast voor de woonomgeving veroorzaken, zonder meer zijn toegestaan. Indien de kans op overlast wel aanwezig is, dient een ontheffing te worden aangevraagd, zodat van geval tot geval een afweging kan worden gemaakt.

Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is in aanvulling op de mogelijkheden van afwijken in de bestemmingen zelf nog een aantal algemene mogelijkheden om af te wijken opgenomen. Het betreft een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.

5.2.4 Overgangs- en slotregels

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

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

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.

In onderhavig geval geldt dat met de gemeente een overeenkomst wordt gesloten.

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Algemeen

In deze paragraaf wordt ingegaan op het draagvlak dat in de maatschappij en bij andere (overheids-)instanties leeft voor de ontwikkeling. Het moet aannemelijk zijn dat er voldoende draagvlak is, waarbij opgemerkt wordt dat het is niet mogelijk is iedereen tevreden te stemmen. Bij het tegen elkaar afwegen van de diverse belangen kan het altijd mogelijk zijn dat een belang minder gewicht wordt toegekend dan het ander.

7.2 Overleg

In het kader van het overleg als bedoeld ingevolge artikel 3.1.1 van het Bro is het voorontwerpbestemmingsplan in 2019 voorgelegd aan de (wettelijke) overlegpartners. De volgende overlegpartners zijn benaderd: Gasunie, Provincie Zuid-Holland, KPN, Ministerie ELenI, Prorail, Rijkswaterstaat, Tennet, Waterschap Hollandse Delta, Veiligheidsregio Zuid-Holland-Zuid, Evides en Stedin. De Gasunie, provincie, Rijkswaterstaar, de Veiligheidsregio en het waterschap hebben een reactie aan de gemeente toegezonden. Geen van deze reacties heeft geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

In 2020 is het ontwerpbestemmingsplan volledigheidshalve aan Rijkswaterstaat en de Omgevingsdienst Haaglanden voorgelegd. Rijkswaterstaat heeft naar aanleiding daarvan een aantal vragen / opmerkingen gesteld naar aanleiding van het akoestisch onderzoek. De gemeente heeft hierover contact met Rijkswaterstaat opgenomen en daarover vindt afstemming plaats. Dit gaat bijvoorbeeld over de modellering en uitvoering van (nog te realiseren) geluidschermen, de gecumuleerde geluidbelasting en het aantal bouwlagen dat gerealiseerd kan worden. Naar aanleiding hiervan is in 4.7 van voorliggende toelichting de gecumuleerde geluidbelasting inzichtelijk gemaakt en is in de regels opgenomen dat maximaal bebouwing met drie bouwlagen mag worden gerealiseerd. De vragen / opmerkingen leiden er echter niet toe dat het ontwerpbestemmingsplan en de daarbij behorende onderzoeken zijn of worden aangepast. Daarnaast heeft de Omgevingsdienst Haaglanden naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan een vraag gesteld over het stikstofdepositieonderzoek. Dit is aanleiding geweest om de Omgevingsdienst een aanvullende berekening te overhandigen. Het heeft er echter niet toe geleid dat het ontwerpbestemmingsplan is aangepast. Volledigheidshalve is de aanvullende berekening wel als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd (zie bijlage 3).

7.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan is vanaf 18 september 2020 gedurende zes weken ter inzage gelegd voor belanghebbenden. Naar aanleiding van de ter inzage legging zijn geen zienswijzen binnengekomen. Dit vraagt dan ook niet om een nadere toelichting dan wel om aanpassing van het bestemmingsplan.