

## **Toelichting 6e herziening Krispijn, locatie Huygensstraat 26**

Gemeente Dordrecht  
fase: Vastgesteld bestemmingsplan  
datum: Mei 2021

# Inhoudsopgave

<u>HOOFDSTUK 1 Inleiding</u>	<u>3</u>
<u>1.1 Aanleiding en doel</u>	<u>3</u>
<u>1.2 Ligging en begrenzing plangebied</u>	<u>3</u>
<u>1.3 Vigerend bestemmingsplan</u>	<u>3</u>
<u>1.4 Leeswijzer</u>	<u>3</u>
<u>HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving</u>	<u>4</u>
<u>2.1 Bestaande situatie</u>	<u>4</u>
<u>2.2 Toekomstige situatie</u>	<u>4</u>
<u>HOOFDSTUK 3 Beleidskader</u>	<u>5</u>
<u>3.1 Rijksbeleid</u>	<u>5</u>
<u>3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)</u>	<u>5</u>
<u>3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking</u>	<u>5</u>
<u>3.2 Provinciaal beleid</u>	<u>5</u>
<u>3.3 Gemeentelijk beleid</u>	<u>6</u>
<u>3.3.1 Structuurvisie Dordrecht 2040</u>	<u>6</u>
<u>3.3.2 Bestemmingsplan Krispijn</u>	<u>6</u>
<u>HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten</u>	<u>7</u>
<u>4.1 Archeologie en cultuurhistorie</u>	<u>7</u>
<u>4.2 Bedrijven en milieuzonering</u>	<u>7</u>
<u>4.3 Bodemkwaliteit</u>	<u>7</u>
<u>4.4 Duurzaamheid</u>	<u>7</u>
<u>4.5 Externe veiligheid</u>	<u>8</u>
<u>4.6 Natuur</u>	<u>8</u>
<u>4.7 Flora en fauna</u>	<u>9</u>
<u>4.8 Geluid</u>	<u>9</u>
<u>4.9 Luchtkwaliteit</u>	<u>10</u>
<u>4.10 Stikstof</u>	<u>11</u>
<u>4.11 Verkeer en parkeren</u>	<u>11</u>
<u>4.12 Water</u>	<u>11</u>
<u>4.13 Vormvrije m.e.r.-beoordeling</u>	<u>12</u>
<u>HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving</u>	<u>14</u>
<u>5.1 Planmethodiek</u>	<u>14</u>
<u>5.2 Regels</u>	<u>14</u>
<u>5.3 Verbeelding</u>	<u>14</u>
<u>HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid</u>	<u>15</u>
<u>HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid</u>	<u>15</u>
<u>7.1 Inspraak</u>	<u>15</u>
<u>7.2 Overleg</u>	<u>15</u>

# HOOFDSTUK 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

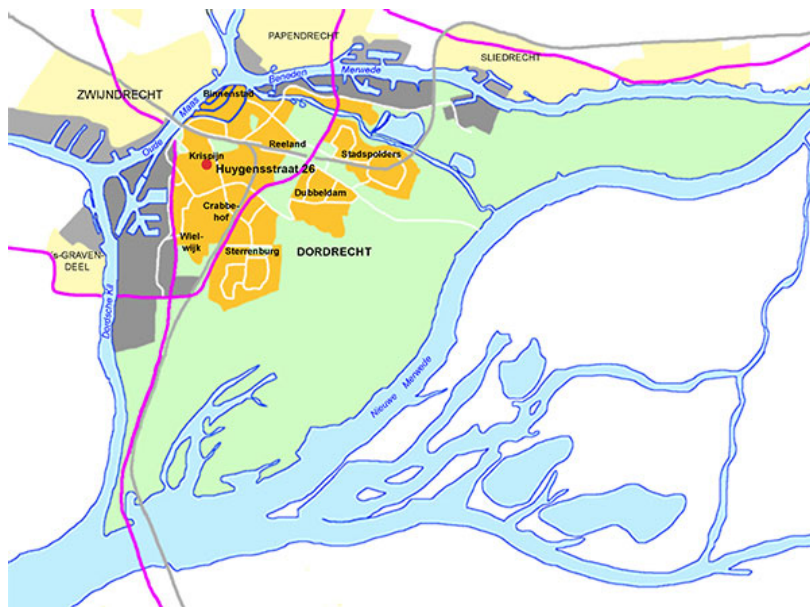
Op het binnenterrein van de Huygensstraat, de Brederodestraat, de Tesselschadestraat en de Bosboom Toussaintstraat staat een timmermansbedrijf. De eigenaar wil het bedrijf verkopen aan de stichting Time Inn, een stichting die jongeren helpt om zelfstandig te gaan wonen. De stichting wil het pand gaan renoveren en verbouwen tot een beheerderswoning en 4 wooneenheden voor jongeren van 18-25 jaar.

Op het perceel ligt nu de bestemming Bedrijf. Om het plan te kunnen financieren en de bewoning mogelijk te maken heeft de stichting Time Inn de gemeente Dordrecht gevraagd om de bestemming Bedrijf te wijzigen in Wonen.

## 1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt in het noordelijke deel van Krispijn en wordt begrensd door:

- in het noorden: Huygensstraat
- in het oosten: Brederodestraat
- in het zuiden: Bosboom Toussaintstraat
- in het westen: Tesselschadestraat



kaartje ligging plangebied

## 1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan "Krispijn". De gemeenteraad stelde dit plan vast op 28 oktober 2014. In dit plan is voor onderhavig plangebied een bedrijfsbestemming opgenomen. Om de nieuwe functie te kunnen vergunnen is een herziening van het bestemmingsplan nodig.

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 zijn enkele algemene, in ieder bestemmingsplan voorkomende, onderdelen beschreven. In hoofdstuk 2 is de bestaande situatie beschreven en wordt de nieuwe situatie toegelicht.

In hoofdstuk 3 komt het beleid van rijk, provincie en gemeente aan de orde. Bij de beschrijving van de omgevingsaspecten in hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan onder meer archeologie, flora en fauna, water en geluid. Per aspect worden de regelgeving en het beleid beschreven. Vervolgens worden de onderzoeken toegelicht en conclusies getrokken.

In hoofdstuk 5 is een juridische planbeschrijving opgenomen.

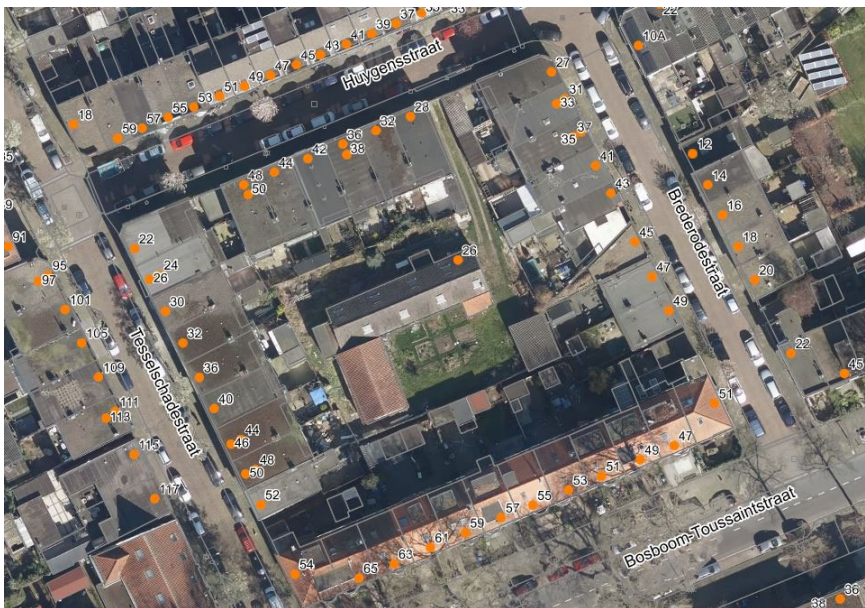
De hoofdstukken 6 en 7 gaan achtereenvolgens in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

## HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving

### 2.1 Bestaande situatie

De wijk Oud Krispijn is grotendeels gebouwd in de jaren dertig van de twintigste eeuw als onderdeel van een uitbreidingsplan voor de zuidelijke gebieden van Dordrecht. In de ruimtelijke structuur zitten veel elementen van een tuindorp. De wijk kent een hiërarchische opbouw van stadswegen, lanen en woonstraten, versterkt door de bebouwing. Er is een rijke groenstructuur door brede singels, boombeplanting in straatprofielen en voortuinen met hagen.

Ter plaatse van de ontwikkeling is een vierkant grid van woningen gebouwd, met in het midden het bedrijfspand. In het geldende plan is de hoogte van het gebouw op maximaal 4 meter bestemd, echter de bestaande nokhoogte ligt op 5.35 meter.



### 2.2 Toekomstige situatie

Het pand wordt gerenoveerd en geschikt gemaakt voor bewoning in de vorm van een beheerderswoning en een woonruimte geschikt voor 4 jongvolwassenen. De nu bestemde hoogte van het pand wordt, conform de bestaande situatie, aangepast naar 5.50 meter.

## HOOFDSTUK 3 Beleidskader

### 3.1 Rijksbeleid

#### 3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De NOVI biedt een duurzaam perspectief voor de Nederlandse leefomgeving. Hiermee kunnen we inspelen op de grote uitdagingen die voor ons liggen. De NOVI biedt een kader, geeft richting en maakt keuzes waar dat kan. Tegelijkertijd is er ruimte voor regionaal maatwerk en gebiedsgerichte uitwerking. Omdat de verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen ligt, kunnen inhoudelijke keuzes in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt. Met de NOVI zet de Rijksoverheid een proces in gang waarmee keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- Duurzaam economisch groeipotentieel;
- Sterke en gezonde steden en regio's;
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven vanuit de NOVI is combinaties te maken en win-win situaties te creëren. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van de ruimte;
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in het ontwikkelen van een toekomstbestendig landelijk gebied en past daarmee binnen de prioriteiten van de NOVI.

#### 3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' opgenomen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. De ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Artikel 3.1.6, lid 2 van het Bro bepaalt ten aanzien van de werking van de ladder, dat de ladder toegepast moet worden bij bestemmingsplannen, die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Ingevolge artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro wordt verstaan onder stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Uit jurisprudentie blijkt dat wanneer een bestemmingsplan voorziet in niet meer dan 11 woningen die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, van het Bro, kunnen worden aangemerkt, deze ontwikkeling in beginsel niet als een stedelijke ontwikkeling kan worden aangemerkt (Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak, 28 juni 2017, nr. 201608869/1/R3).

Het voorliggende plan behoeft om die reden niet aan de ladder te worden getoetst.

## 3.2 Provinciaal beleid

De omgevingsverordening en de omgevingsvisie Zuid-Holland zijn op 1 april 2019 in werking getreden. Deze vervangen de Verordening Ruimte en de Visie Ruimte. Het nieuwe omgevingsbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

De introductie op het Omgevingsbeleid, waarin opgenomen de ruimtelijke hoofdstructuur, een overzicht van de samenhangende beleidskeuzes per provinciale beleidsopgave en de ontwikkelrichting die is opgenomen onder 'Ambities en sturing'.

Een beschrijving van de omgevingskwaliteit van Zuid-Holland, waaronder de provinciale inzet voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.

De provincie wil met haar Omgevingsvisie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Daarom omvat de Omgevingsvisie geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven.

Stedelijke ontwikkelingen moeten binnen bestaand stads- en dorpsgebied (BSD) plaatsvinden.

Huygensstraat 26. ligt binnen dit bestaand stads- en dorpsgebied.

De bouw van een gebouw ingericht voor begeleid wonen in stedelijk gebied is niet in strijd met het provinciaal planologisch beleid.

## 3.3 Gemeentelijk beleid

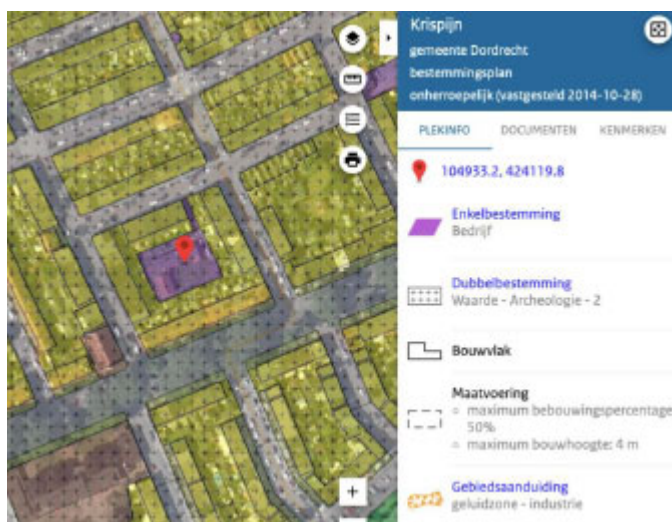
### 3.3.1 Structuurvisie Dordrecht 2040

In de op 17 december 2013 door de raad vastgestelde Structuurvisie Dordrecht 2040 wordt geconstateerd dat de verzorgingsstaat qua karakter aan het veranderen is. De zelfredzaamheid en eigen kracht van de burger komt meer op de voorgrond; het vangnet dat de overheid biedt zal meer gericht zijn op burgers die het écht nodig hebben en het op eigen kracht of met hulp van het eigen netwerk niet redden. De overheid zal hier echter steeds minder geld voor beschikbaar hebben.

Het hier aan de orde zijnde initiatief sluit daar goed bij aan. Het is een initiatief vanuit de samenleving zelf. Jongeren, die niet in aanmerking komen voor begeleid wonen, maar die toch niet zelfstandig kunnen wonen, krijgen woonruimte aangeboden met particuliere ideële begeleiding. Daarmee sluit het initiatief goed aan op de gemeentelijke structuurvisie.

### 3.3.2 Bestemmingsplan Krispijn

Het bestemmingsplan 'Krispijn' geeft aan het plangebied de bestemming 'Bedrijf'.



Een gebruik voor woondoeleinden stemt niet overeen met de geldende bestemming Bedrijf. Om die reden is het bouwplan in strijd met het bestemmingsplan 'Krispijn'.

### Partiële herziening regeling parkeren in bestemmingsplannen Dordrecht (2018)

Dit bestemmingsplan bevat een nieuwe regeling voor het parkeren (en laden en lossen) met een verwijzing naar de gemeentelijke "Beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten". Deze normen zijn ook van toepassing op het onderhavige bouwplan.



## HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten

### 4.1 Archeologie en cultuurhistorie

De bescherming van het archeologische erfgoed in de bodem en de inbedding ervan in de ruimtelijke ordening is het onderwerp van het Europese Verdrag van Valetta (Malta, 1992). Nederland heeft dit Verdrag ondertekend en goedgekeurd. Op grond van de Erfgoedwet, die voortvloeit uit voornoemde Europese afspraken, geeft aan dat de bescherming van het archeologische erfgoed een taak is van de gemeente. Er dient in bestemmingsplannen aandacht te worden besteed aan archeologische aspecten.

In het bestemmingsplan 'Krispijn' is voor het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' van toepassing.

Uit het archeologisch advies van de gemeente Dordrecht (8 oktober 2020, nr. 20A214) blijkt, dat bodemingrepen tot een maximale diepte van 200 cm-mv/straat zijn vrijgesteld van de archeologische onderzoekplicht in het bestemmingsplan. Alleen bij voorgenomen diepere bodemingrepen moet een archeologisch vooronderzoek (bureauonderzoek in combinatie met booronderzoek) uitgevoerd en gerapporteerd worden.

Dergelijke nog diepere bodemingrepen zijn niet gepland en dus wordt archeologisch niet verplicht gesteld.

### 4.2 Bedrijven en milieuzonering

Ter bepaling van de mogelijkheid om milieubelastende bestemmingen te realiseren in de nabijheid van milieugevoelige bestemmingen, zoals woningen, wordt gebruik gemaakt van de systematiek van milieuzonering. In de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten is één en ander nader beschreven en uitgewerkt. In die brochure is ook een Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen, waarbij per type bedrijf wordt aangegeven welke afstanden tussen milieugevoelige en milieubelastende bestemmingen moet worden aangehouden. Zo ontstaat een zone rond een perceel met een bedrijfsbestemming waar in principe geen milieugevoelige bestemmingen zijn toegestaan. Op deze wijze wordt geborgd dat er geen onaanvaardbare milieuoverlast voor milieugevoelige bestemmingen aan de orde zal zijn. De dichtstbijzijnde bedrijfsfunctie is aan de Roemer Visscherstraat 12. Ter plaatse zijn bedrijven t/m categorie 2 toegestaan, de richtafstand/milieuzone die daarbij hoort is 30 m. De locatie ligt op meer dan 110 m van de planlocatie.

De conclusie is, dat er in de nabijheid van het plangebied geen functies aanwezig zijn wiens milieuzone zich tot dat plangebied uitstrekt. Uit oogpunt van milieuzonering worden geen belemmeringen ondervonden voor de uitvoering van onderhavig plan.

### 4.3 Bodemkwaliteit

Bij een ruimtelijke ontwikkeling waarbij de bouw van een nieuwe woning planologisch mogelijk wordt gemaakt, dient inzicht te worden gegeven of de bodem uit milieu hygiënisch oogpunt geschikt is voor het realiseren van de woonbestemming.

Er is sprake van het intern verbouwen van bestaande bebouwing waarbij slechts 25 m<sup>2</sup> aan bijgebouwen wordt toegevoegd waarbij in de toekomst nog een bijgebouw zal worden gerealiseerd.

Een bodemonderzoek is in onderhavig geval niet vereist.

### 4.4 Duurzaamheid

De gemeente Dordrecht streeft na dat woningen worden ontwikkeld vanuit het uitgangspunt van Maatschappelijk Duurzaam Ontwerpen. Daarbij wordt beoogd om 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. Bij de verdere uitwerking van het bouwplan zal aan de daarvoor geldende voorwaarden worden voldaan.

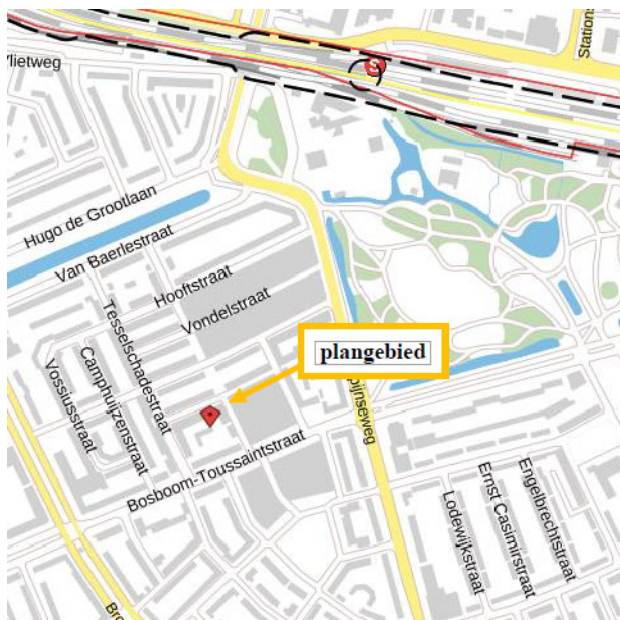


## 4.5 Externe veiligheid

Op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer (BEVI) dient bij een besluit in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) onderzocht te worden in hoeverre er sprake is van aanwezigheid van risicovolle inrichtingen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen de risicocontour voor het plaatsgebonden risico (PR 10-6 contour) en het groepsrisico (GR) met de eventuele toename hiervan berekend te worden. Het GR dient in de toelichting op het besluit te worden verantwoord. Eenzelfde aanpak dient gevolgd te worden voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het water, het spoor en door de lucht en door buisleidingen.

Gemeenten en provincies zijn in dat kader verplicht de normen uit o.a. het BEVI na te leven. Dit houdt onder meer in dat er voldoende afstand aangehouden moet worden tussen kwetsbare objecten en risicovolle bedrijven en transportroutes.

Tevens houdt dat in dat rekening moet worden gehouden met het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovol bedrijf of transportroute.



*deel risicokaart Nederland*

Uit de risicokaart Nederland blijkt, dat er in het plangebied en/of de directe omgeving geen wegen zijn voor vervoer gevaarlijke stoffen, vaarwegen, industrieterreinen, bevi-bedrijven, buisleidingen aanwezig.

In het bestemmingsplan Krispijn is langs het spoor Dordrecht – Breda een gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen' aangegeven met een breedte van 200 m. Het plangebied aan de Huygensstraat 26 ligt ruim buiten deze zone. Om deze reden kan worden afgezien van verder onderzoek.

Uit oogpunt van externe veiligheid is het plan realiseerbaar.

## 4.6 Natuur

In het kader van de Wet natuurbescherming dient, voordat ergens ruimtelijke ingrepen plaatsvinden, te worden bezien of er belangrijke natuurwaarden voorkomen op een te bebouwen locatie.

De bestaande bebouwing op het perceel Huygensstraat 26 Dordrecht wordt intern verbouwd. De bebouwing was tot op heden in gebruik als timmerbedrijf. Het is niet aannemelijk dat zich hier beschermde dier- of plantsoorten bevinden. Een onderzoek is derhalve niet vereist.

Stikstof

Vanwege recente jurisprudentie moet er ook aandacht worden besteed aan de vraag, of bij een ruimtelijke ontwikkeling er sprake zal zijn van een toename van stikstofdepositie in een Natura 2000 gebied.

Het plangebied ligt op circa 2,8 km van Natura 2000-gebied de Biesbosch.

Er is onderzoek gedaan (Adromi groep, d.d. 25 november 2020, nr. M202067/2001a (bijlage 3)) naar de stikstofdepositie in het meest nabijgelegen stikstofgevoelige Natura-200 gebied. In onderhavig geval is dit de Biesbosch.

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling treedt zowel in de realisatie- als de gebruiksfase geen stikstofdepositie op van hoger dan 0,00 mol/ha/jaar/.

Derhalve zijn er geen significante effecten vanwege stofstofemissies op de natuurgebieden.

## 4.7 Flora en fauna

In het kader van de Wet natuurbescherming dient, voordat ergens ruimtelijke ingrepen plaatsvinden, te worden bezien of er belangrijke natuurwaarden voorkomen op een te bebouwen locatie.

De bestaande bebouwing op het perceel Huygensstraat 26 Dordrecht wordt intern verbouwd. De bebouwing was tot op heden in gebruik als timmerbedrijf. Het is niet aannemelijk dat zich hier beschermde dier- of plantsoorten bevinden. Een onderzoek is derhalve niet vereist.

Er zijn derhalve geen ecologische belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

## 4.8 Geluid

Het wettelijk kader wordt omschreven conform de Wet geluidhinder 2007.

### **Spoorweglawaai.**

De dichtstbijzijnde spoorlijn (spoorlijn Dordrecht - Breda) ligt op circa 480 m afstand van de planlocatie, de planlocatie ligt binnen de geluidszone van deze spoorlijn.

### **Industrielawaai.**

Het perceel Huygensstraat 26 ligt binnen een geluidzone van het industrieterrein Grootte Lindt/Dordrecht West.

### **Wegverkeerslawaai**

Het plangebied ligt in de geluidszone van enige wegen.

Om deze reden is akoestisch onderzoek (Kraaij akoestisch advies, 7 december 2020, nr. BP.2050.R01, bijlage 4). Het akoestisch onderzoek heeft tot doel de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai te bepalen en deze te toetsen aan de normen uit de Wet geluidhinder (voor wat betreft de geluidgezoneerde bronnen). Daarnaast wordt, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, in onderhavig onderzoek ook inzicht gegeven in de aanwezigheid van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Uit het onderzoek blijkt dat er vanwege verkeerslawaai geen overschrijding plaats zal vinden van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder van 48 dB.

Vanwege het spoorwegverkeer bedraagt de geluidbelasting op de gevels van het pand ten hoogste 50 dB. Daarmee wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

Vanwege industrielawaai is een geluidbelasting van ten hoogste 51 dB(A) berekend, zonder rekening te houden met de omliggende bebouwing. Daarmee wordt de voorkeursgrenswaarde met 1 dB(A) overschreden. Omdat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden, dient een hogere waarde vanwege industrielawaai te worden vastgesteld van 51 dB(A), rekening houdende met 1 dB(A) redelijke sommatie en een marge van 1 dB(A).

In dit kader is gekeken naar het gemeentelijke hogere waardenbeleid. Onderhavige situatie betreft een inpassing in de bestaande stedelijke structuur, waardoor maar beperkt maatregelen toepasbaar zijn. De voorkeursgrenswaarde wordt vanwege wegverkeerslawaai en spoorweglawaai niet overschreden. Ook wordt de richtwaarde van 48 dB niet overschreden door de 30 km/u wegen

in de omgeving. De geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai bedraagt cumulatief, zonder aftrek, ten hoogste 46 dB en vanwege spoorweglawaai ten hoogste 50 dB.

De geluidbelasting vanwege industrielawaai bedraagt te hoogste 51 dB(A). Dit wordt vooral veroorzaakt doordat de omliggende bebouwing niet is meegenomen in de berekening van het industrielawaai. De werkelijke geluidbelasting op de gevels vanwege industrielawaai zal dus lager zijn. Met de formeel berekende geluidbelasting wordt de voorkeursgrenswaarde vanwege het industrielawaai wel overschreden. De overschrijding vanwege industrielawaai bedraagt 1 dB(A). Daarmee valt alleen het geluidsklimaat voor industrielawaai net in de klasse 'onrustig'. Op basis van het gemeentelijk geluidbeleid is in dit geval dus in het geheel geen cumulatieberekening noodzakelijk.

Omdat er (buiten industrielawaai) geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaatsvindt, is maatregelenonderzoek achterwege gelaten.

### **Bouwbesluittoets**

De minimumeis voor de karakteristieke geluidwering van woningen is op grond van het Bouwbesluit 20 dB. Daarnaast is in het Bouwbesluit bepaald dat de karakteristieke geluidwering van de gevel bij nieuwbouw niet kleiner mag zijn dan het verschil tussen de vastgestelde hogere waarde en 33 dB in een verblijfsgebied bij weg- en spoorwegverkeerslawaai en 35 dB(A) in een verblijfsgebied bij industrielawaai. De geluidbelasting op de gevels waar mee gerekend moet worden is exclusief aftrek ingevolge art. 110g van de Wet geluidhinder. Voor een verblijfsruimte geldt bij alle lawaaisoorten een 2 dB(A) lagere eis. Op het gedeeltelijk vernieuwen of veranderen of het vergroten van een bouwwerk zijn de artikelen 3.2 tot en met 3.4 uit afdeling 3.1 en de artikelen 3.16 tot en met 3.17a uit afdeling 3.4 overeenkomstig van toepassing, waarbij in plaats van het in die artikelen aangegeven niveau van eisen wordt uitgegaan van het rechtens verkregen niveau. Dit betekent dat de verbouw van bedrijfsruimte tot woonruimte niet mag leiden tot een verslechtering van de bestaande (interne) geluidwering.

Indien uitgegaan wordt van de eisen voor nieuwbouw betekent dit dat in onderhavige situatie, waarbij vooralsnog een hogere waarde dient te worden vastgesteld van ten hoogste 51 dB(A) vanwege industrielawaai, de karakteristieke geluidwering van het te transformeren pand tenminste dient te voldoen aan  $GA,k = 16 \text{ dB}$  ( $51 \text{ dB} - 35 \text{ dB}$ ) voor een verblijfsgebied. Aangezien deze geluidwering lager ligt dan de minimumeis uit het Bouwbesluit, dient het pand qua karakteristieke geluidwering van de uitwendige gevelconstructie alleen te voldoen aan de minimumeis van 20 dB uit het Bouwbesluit.

### **Conclusie**

Het bouwplan is uit oogpunt van geluid realiseerbaar, dit met inachtneming van het feit dat er wel een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld vanwege industrielawaai.

Het bestemmingsplan voldoet na de vaststelling van die hogere waarde aan de Wet geluidhinder.

## **4.9 Luchtkwaliteit**

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer is de regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit vastgelegd. In artikel 5.16 is vastgelegd dat bestuursorganen bevoegdheden, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan, mogen uitoefenen wanneer sprake is van één van de volgende gevallen:

- a) Er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden;
- b) De concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft ten minste gelijk;
- c) Het plan draagt 'niet in betekende mate' bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht;
- d) De ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. Voor ontwikkelingen die 'niet in betekende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden.

In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

Er is blijkens deze regeling geen onderzoek nodig voor 'woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat'.

De voorgenomen ontwikkeling betreft een toename van vijf woningen, terwijl de bedrijfsmatige vervoersbewegingen vanwege de huidige bedrijfsactiviteiten in het plangebied verdwijnen. Per saldo zal het aantal vervoersbewegingen niet wezenlijk verschillen. Een specifiek luchtkwaliteitsonderzoek hoeft derhalve niet te worden uitgevoerd.

Uit het oogpunt van luchtkwaliteit worden geen belemmeringen ondervonden.

## **4.10 Stikstof**

Vanwege recente jurisprudentie moet er ook aandacht worden besteed aan de vraag of bij een ruimtelijke ontwikkeling er sprake zal zijn van een toename van stikstofdepositie in een Natura 2000 gebied.

Het plangebied ligt op circa 2,8 km van Natura 2000-gebied de Biesbosch.

Er is onderzoek gedaan (Adromi groep, d.d. 25 november 2020, nr. M202067/2001a (bijlage 3) naar de stikstofdepositie in het meest nabijgelegen stikstofgevoelige Natura-200 gebied. In onderhavig geval is dit de Biesbosch.

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling treedt zowel in de realisatie- als de gebruiksfase geen stikstofdepositie op van hoger dan 0,00 mol/ha/jaar/.

Derhalve zijn er geen significante effecten vanwege stofstofemissies op de natuurgebieden.

## **4.11 Verkeer en parkeren**

De woningen worden ontsloten op de Huygensstraat. Het betreft een beheerderswoning en vier begeleid wooneenheden. Er kan vanuit worden gegaan dat de bewoners van de begeleid wooneenheden zelf geen auto hebben.

Bij een woning (in casu hier de beheerderswoning) hoort een gemiddelde verkeersintensiteit van 7,8 á 8,6 vervoersbewegingen per etmaal (CROW, publicatie 381). De vorige bedrijfsfunctie had een verkeersintensiteit die in ieder geval niet minder was. De verwerking van deze vervoersbewegingen in de Huygensstraat en omgeving levert geen problemen op voor het verkeer.

Voor het parkeren is het bestemmingsplan Partiële herziening regeling parkeren in bestemmingsplannen Dordrecht. Daarbij zijn de CROW normen van toepassing verklaard (ook publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren). Voor een (koop)woning in sterk stedelijk gebied/rest bebouwde kom is de norm 1,4-2,2 pp/woning. Op eigen terrein komen twee parkeerplaatsen voor de beheerderswoning.

Hierdoor wordt in het plan voldaan aan de geldende parkeernormen.

De uitvoering van dit bestemmingsplan leidt niet tot problemen op het gebied van verkeer en vervoer.

## **4.12 Water**

### **Waterschapsbeleid**

*Waterbeheerprogramma 2016-2021*

Het Waterbeheerprogramma 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.

Uit het oogpunt van waterkwaliteit moet schoon hemelwater bij voorkeur worden afgekoppeld en direct worden geloosd op oppervlaktewater. Dit vermindert de vuiluitworp uit het gemengde rioolstelsel en verlaagd de hydraulische belasting van de afvalwaterzuivering. Bij een toename van aaneengesloten verhard oppervlak van 500 m<sup>2</sup> of meer in stedelijk gebied moet voor hemelwater een lozingsvergunning worden aangevraagd in het kader van de Keur. Als er sprake is van toename aan verhard oppervlak, dan moet in principe 10% van deze toename worden gecompenseerd in de vorm van open water binnen het peilgebied waarin de toename van verharding plaatsvindt.

Het plangebied is thans geheel verhard met bebouwing en erfverharding. In de nieuwe situatie zal de oppervlakte aan verharding iets groter zijn, vanwege het toevoegen van enkele bijgebouwen in de vorm van een serre en fietsenstalling. Echter is de toegevoegde verharding derhalve klein dat er geen eis is tot het maken van compenserend water.

#### *Schoon inrichten*

Het vuilwater zal worden afgevoerd via de bestaande riolering.

#### *Veilig inrichten*

Er is geen waterkering aanwezig in de directe omgeving van het plangebied.

Conclusie is dat het plan zal voldoen aan de uitgangspunten van het Waterschap voor waterkwantiteit en waterkwaliteit.

## **4.13 Vormvrije m.e.r.-beoordeling**

In 2017 is een wijziging van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) en de Wet milieubeheer in werking getreden. Deze wijziging is een gevolg van een herziening van de Europese m.e.r.-richtlijn. Het bouwen van woningen is een activiteit die valt onder categorie D11.2 van het Besluit m.e.r. Echter hierna wordt nogmaals gemotiveerd dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen ten gevolge van het plan optreden en een ander overeenkomstig de criteria genoemd in Bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn.

### **1. Kenmerken van de projecten**

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- De omvang van het project betreft het verbouwen van bedrijfsbebouwing met daarin vier woningen voor begeleid wonen en één woning voor het beheerdersechtpaar;
- Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen betreft het afvoeren van hemelwater in de nabij gelegen watergang, er worden geen uitlopende materialen gebruikt;
- De productie van afvalstoffen is niet aanwezig. Huishoudelijk afvalwater wordt via de riolering afgevoerd;
- Er is geen sprake van verontreiniging en hinder. Verwezen wordt naar onderdeel bedrijven en milieuzonering onder 3.7;
- Er is geen risico van zware ongevallen en/of rampen, waaronder rampen door klimaatverandering. Verwezen wordt naar het onderdeel externe veiligheid zoals beschreven onder 3.3;
- Er zijn geen risico's voor de menselijke gezondheid. Verwezen wordt naar het onderdeel externe veiligheid, zoals beschreven onder 3.3.

### **2. Plaats van het project**

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn, moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- Het bestaande grondgebruik betreft bedrijfsmatig gebruik;
- Het gebied ligt niet in een beschermingszone en het betreft de herontwikkeling tot woonlocatie met vijf woningen;
- Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied, te weten de Biesbosch ligt op circa 2,8 km ten zuiden van het plangebied. De herontwikkeling van het plangebied heeft geen nadelige gevolgen voor en leidt niet tot een grotere belasting van het Natura 2000 gebied.

### **3. Kenmerken van het potentiële effect**

Gezien de beperkte omvang van het project zijn er geen potentiële aanzienlijke effecten te verwachten. Dit is ook beschreven in hoofdstuk 3 van deze toelichting.

Op basis van de bovenstaande is in voldoende mate inzicht gekregen in de milieugevolgen van het planvoornemen. Gelet op de kenmerken van het project, de locatie van het project en de effecten van het project, wordt geconcludeerd dat de milieueffecten van het project niet van dusdanige omvang zijn dat sprake is van 'belangrijke nadelige milieugevolgen'. Er is daarom geen aanleiding of noodzaak voor het opstellen van een milieueffectrapportage.

## **HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving**

### **5.1 Planmethodiek**

De bestemmingen zijn van de verbeelding afleesbaar. In de regels is aangegeven onder welke voorwaarden er gebouwd kan worden. De bestemming Wonen bevat directe bouwtitels. Voor de opzet van de regels is aansluiting gezocht bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012).

### **5.2 Regels**

#### *Algemeen*

Er is sprake van een herziening en dat houdt in dat slechts een gedeelte van het geldende bestemmingsplan "Krispijn" op onderdelen wordt herzien. Het plan is vormgegeven als een zelfstandige herziening.

#### *Bestemming*

#### Wonen

het bestaande pand is bestemd als Wonen. Binnen deze bestemming is de aanleg van groen en bij de bestemming behorende voorzieningen toegestaan.

#### Overgangsrecht en naam

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

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

### **5.3 Verbeelding**

In de verbeelding is het perceel Huygensstraat 26 opgenomen.

## **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. In dit bestemmingsplan is hiervan sprake, omdat het de mogelijkheid tot de bouw van woningen bevat.

Een exploitatieplan is niet nodig als de kosten van het bestemmingsplan anderszins verzekerd zijn. Er is voor dit plan een anterieure overeenkomst afgesloten.

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

## **HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

### **7.1 Inspraak**

Initiatiefnemer heeft bij de start van de plannen een informatiebijeenkomst georganiseerd voor omwonenden. De uitkomst is dat er geen bezwaren zijn geuit tegen de herontwikkeling van de bedrijfsgebouwen aan de Huijgensstraat 26 tot woongebouw voor jongeren met begeleiding.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 22 maart t/m 3 mei 2021 ter inzage gelegen; er zijn geen zienswijzen ingediend.

### **7.2 Overleg**

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

1. Provincie Zuid-Holland (digitaal formulier);
2. Veiligheidsregio;
3. Omgevingsdienst Haaglanden;
4. Waterschap.

Hieruit zijn geen wijzigingen voortgekomen.