

Toelichting bestemmingsplan Historische Binnenstad

gemeente: Dordrecht
fase: vastgesteld bestemmingsplan
datum: februari 2011

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 Inleiding	3
HOOFDSTUK 2 Plangebied	4
2.1 Ligging en begrenzing	4
2.2 Historische ontwikkeling	4
2.3 Huidige situatie en karakteristieken	5
HOOFDSTUK 3 Beleidslijnen	9
3.1 Rijksbeleid	9
3.2 Provinciaal beleid	10
3.3 Gemeentelijk beleid	11
HOOFDSTUK 4 Huidig juridisch planologisch kader	16
HOOFDSTUK 5 Programma	17
5.1 Algemeen	17
5.2 Programmakaart Binnenstad 2008-2012	17
5.3 Beschermd Stadsgezicht/ruimtelijke structuren	23
5.4 Projecten/activiteiten	25
5.5 Functionele uitgangspunten	34
HOOFDSTUK 6 Beschrijving van het plan	39
6.1 Planmethodiek	39
6.2 Toelichting op de regels	39
HOOFDSTUK 7 Milieu	46
7.1 Geluid	46
7.2 Luchtkwaliteit	47
7.3 Bodemkwaliteit	47
7.4 (Milieuhinderlijke) bedrijven	48
7.5 Externe veiligheid	48
7.6 Flora en fauna	50
HOOFDSTUK 8 Watertoets	51
8.1 Beleidslijn "Grote Rivieren"	51
8.2 Waterkering	51
8.3 Stedelijk Waterplan	51
8.4 Veiligheid tegen inundatie en wateroverlast	51
8.5 Riolering	52
8.6 Regeling in bestemmingsplan	52
8.7 Overleg met waterbeheerder	52
HOOFDSTUK 9 Uitvoerbaarheid	53
9.1 Maatschappelijk	53
9.2 Financieel	54
HOOFDSTUK 10 Resultaten overleg	55

HOOFDSTUK 1 Inleiding

De binnenstad van Dordrecht is een gebied met een diversiteit aan functies. Zo is er het kernwinkelgebied met de nadruk op detailhandel, is er verspreid liggende horeca en concentratie van horeca rondom pleinen, wordt er in grote delen van de binnenstad gewoond, zijn bedrijven en kantoren vooral in het havengebied gevestigd, zijn er culturele voorzieningen in onder meer het Hofkwartier en Voorstraat-Noord, is er de markt, zijn er verschillende parkeervoorzieningen, zijn er gebieden gericht op de zakelijke dienstverlening, en nog veel meer.

De binnenstad bestaat uit de historische binnenstad, de Schil er om heen en het nieuw te ontwikkelen deel De Stadswerven.

De regulering van al dit soort zaken vindt onder meer plaats in bestemmingsplannen. Voor de historische binnenstad gelden verschillende bestemmingsplannen, waarvan het bestemmingsplan “Groenmarktgebied” uit 1986 als het oudste kan worden genoemd. Van de 14 bestemmingsplannen zijn er 11 ouder dan 10 jaar.

Op grond van het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening dient eenmaal in de 10 jaar te worden bepaald of een bestemmingsplan aan herziening toe is.

In het kader van de actualisering van bestemmingsplannen in Dordrecht, wordt geprobeerd die termijn zo veel mogelijk in acht te nemen en is thans de historische binnenstad aan de orde.

Vanwege de samenhang is gekozen voor één bestemmingsplan voor de historische binnenstad. Voor de overige delen van de binnenstad, zijn recente bestemmingsplannen, zoals Stadswerven en Schil-oost, beschikbaar.

In het nieuwe bestemmingsplan “Historische binnenstad” worden in hoofdzaak de huidige situatie en mogelijkheden uit bestaande bestemmingsplannen vastgelegd in een nieuw juridisch-planologisch kader en worden op onderdelen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

Het spreekt voor zich dat het sedert de vaststelling van de thans nog geldende bestemmingsplannen gewijzigde beleid c.q. wijziging in regelgeving c.q. maatschappelijke ontwikkelingen, in dit nieuwe bestemmingsplan zijn opgenomen.

Genoemd kunnen worden de regeling van de toelaatbaarheid van evenementen, de gewenste ontwikkeling van de horeca, economische initiatieven op verschillende terreinen, ontwikkeling van specifieke gebiedsdelen (bijvoorbeeld Hofkwartier, Voorstraat-Noord).

De op 8 januari 2008 door de gemeenteraad vastgestelde programmakaart Binnenstad 2008-2012 heeft eveneens z'n vertaling gekregen in dit bestemmingsplan

Doordat nagenoeg de gehele historische binnenstad is aangewezen als Beschermd Stadsgezicht is het bestemmingsplan mede gericht op de bescherming van de daar geregelde aspecten.

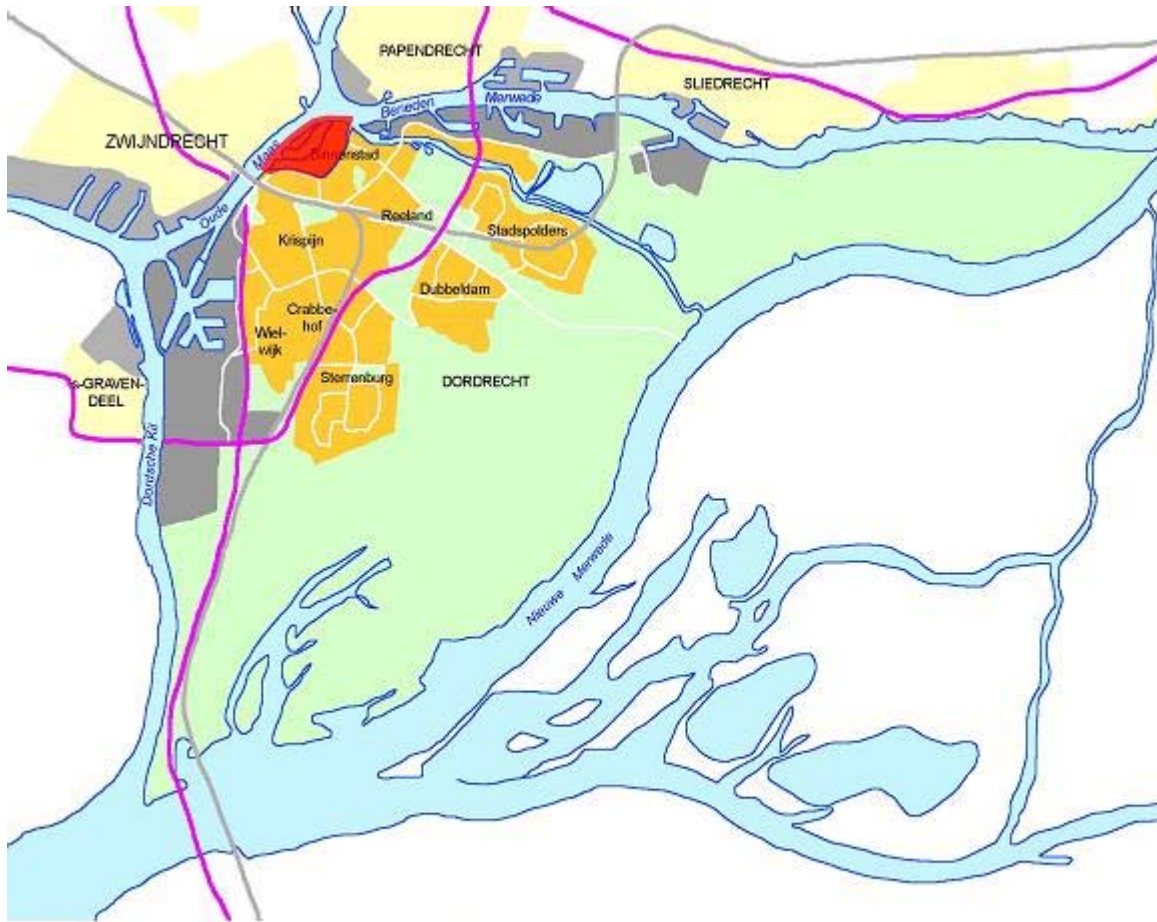
Omdat in vele nota's, beleidsplannen, regelingen, de binnenstad als totaal wordt benoemd, wordt in deze toelichting met de binnenstad ook regelmatig het grotere gebied, derhalve inclusief de Schil en De Stadswerven, bedoeld. Zo gaat bijvoorbeeld de programmakaart Binnenstad 2008-2012 over de gehele binnenstad, maar is duidelijk te herleiden welke delen betrekking hebben op de historische binnenstad.

HOOFDSTUK 2 Plangebied

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied ligt in het zuidelijk deel van de bebouwde kom en wordt globaal begrensd door:

- in het noorden: Oude Maas, Beneden Merwede
- in het oosten: Spuihaven
- in het zuiden: grens bebouwing Spuiboulevard-zuidzijde, Achterhakkers, Draai
- in het westen: Oude Maas



kaartje ligging plangebied

2.2 Historische ontwikkeling

Binnen het gehele Dordtse stadsgebied vormt de historische binnenstad een opvallend ruimtelijke eenheid. Het door de grote rivieren en de havens bepaalde eilandkarakter, het isolement ten opzichte van de periferie, is nog duidelijk waarneembaar.

De landschappelijke situatie waarin Dordrecht is ontstaan, is grotendeels verloren gegaan door de St.Elisabethsvloed in 1421. Waarschijnlijk is de eerste nederzetting ontstaan langs de oevers van een bevaarbare kreek (de Oude Haven, tegenwoordig de Voorstraatshaven).

Dordrecht was tot ver in de 19e eeuw een stad die alleen over water bereikbaar was dan over land. Dit gegeven bepaalde de ruimtelijke structuur waarvan de Voorstraatshaven met de daarlangs lopende

straten de ruggengraat vormt. Deze haven met de aan weerszijden gelegen dijken, scheidde de buitendijks gelegen waterzijde en de binnendijks gelegen landzijde. Beide oevers ontwikkelden zich aanvankelijk relatief zelfstandig. Pas in de 13e eeuw werden de eerste bruggen gemaakt.

Tussen de beide stadsdelen bestaan duidelijke verschillen, voortvloeiend uit hun verschillende structurele ontwikkeling. Aan de waterzijde heeft deze voornamelijk plaatsgevonden evenwijdig aan de Oude Haven, aan de Landzijde voor een belangrijk deel juist haaks daarop. Aan de waterzijde speelt het water een zeer dominerende rol, aan de landzijde minder.

Een eerste grote bloeiperiode in de 14e eeuw veroorzaakte een hoge mate van verdichting van de bebouwing langs de oevers van de Oude Haven, waardoor ook de ruimte tussen het water en de straten bebouwd raakte. Al omstreeks 1410 was het nodig de Nieuwe Haven aan te leggen, waarlangs aan de zuidzijde nieuwe bebouwing ontstond. Waarschijnlijk is voor 1400 de vaarroute via de Oude Haven al verlegd naar de noordzijde van de toenmalige stad.

Door de grote afstand tussen de Oude en de Nieuwe Haven ontstonden zeer ruime binnengebieden. De grote diepte van de percelen heeft grote open ruimten doen ontstaan tussen de hoofdbebouwing aan die straten en de secundaire bebouwing aan de achterstraten. De latere verkaveling aan de zijstraten is dicht en zeer ondiep, meestal niet dieper dan de breedte van de aangrenzende percelen aan hoofdstraten. De zone aan de zuidzijde van de Voorstraatshaven is veel intensiever verkaveld dan de overzijde en de diepte van de percelen is vrij gering, al neemt deze langs de Wijnhaven toe. Alleen daar komen open achtererven voor.

De nagenoeg gesloten bebouwingsgordels aan weerszijden van de Voorstraats- en Wijnhaven en de belendende hoofdstraten zijn belangrijke elementen in de ruimtelijke opbouw van de Dordtse binnenstad

De ruimtelijke structuur van het 17e eeuwse havengebied werd in hoge mate bepaald door de loop van de rivier de Oude Maas. Bij de aanleg van dit gebied is het tot dan wat onregelmatige rivierfront als het ware rechtgetrokken. Dit front bestaat uit een aantal (schier)-eilanden, dat door havens van het middeleeuwse deel wordt gescheiden. De hoofdstraten liggen evenwijdig aan de havens en de rivier. Het verkavelingspatroon heeft hierop een haakse richting. Het havengebied is in het algemeen dicht verkaveld.

De ontstane ruimtelijke structuur van de waterzijde is vanaf de 17e eeuw niet spectaculair gewijzigd. Pas in de 20e eeuw vonden ingrijpende veranderingen plaats. Als onderdeel van het Sanerings- en reconstructieplan voor de binnenstad werd in de jaren zestig de Grote Markt aangelegd; hierdoor is de oorspronkelijke bebouwingsstructuur van het oostelijk deel van het Groenmarktgebied geheel verdwenen.

In de jaren zeventig van de vorige eeuw leidde een herbezinning tot een volledige omslag ten aanzien van de vernieuwing van de binnenstad. Centraal in het structuurplan staat sedert dien "het beschermen en handhaven van de in de binnenstad bestaande fysieke structuur".

2.3 Huidige situatie en karakteristieken

2.3.1 Karakteristieken

*** Havengebied**

Dit gedeelte van de historische binnenstad is nog vrijwel onaangetast. De oude structuur en een groot deel van de historische bebouwing zijn hier nog aanwezig. De bebouwing in dit gebied is voor het overgrote deel georiënteerd op het water;

De haven- en rivierkades zijn de meest authentieke historische karakteristieken van de Dordtse binnenstad. Ze hebben echter alle hun eigen identiteit.

De rivierkades richten zich op de open ruimte van de Oude Maas en de Nieuwe Merwede.

De havenkades richten zich op de stad en hebben hierdoor een beslotener karakter. Er is hier sprake van een met bebouwing begrensde stedelijke ruimte, die (aan de Nieuwe Haven en Wolwevershaven) door de bomenstructuur wordt versterkt.

Er kan zonder meer worden gesteld dat de havens en de kaden in samenhang met de historische bebouwing de karakteristiek van het havengebied bepalen.

Het is Dordrecht's visitekaartje, waar historie, water en uniciteit in volle glorie te bewonderen zijn. Het is hoofdzakelijk een woongebied, maar voor de levendigheid van het gebied is er sprake van (enige)

functiemenging.

*** Kernwinkelgebied**

Het gebied met het primaat voor de detailhandel en daarbij behorende functies, bestaat uit historische straten, zoals de Voorstraat en Vriesestraat en uit gebieden met nieuwe invullingen, zoals het Statenplein en de Drievriendenhof.

In de historische straten zijn de panden over het algemeen kleiner van omvang en juist die zogenaamde parcellering van panden is kenmerkend voor deze straten. Dit zijn de zogenaamde "couleur locale"-winkelstraten.

In de nieuwere gebieden bevinden zich grotere panden van (grotere) winkelketens, gericht op de massa.

Nagenoeg het gehele gebied is ingericht als wandelgebied. Bevoorrading van de winkels vindt plaats binnen venstertijden.

*** Woongebieden**

In de historische binnenstad zijn ook typische woongebieden te herkennen: de Bleijenhoek, de Boogjes, omgeving Elfhuizen. In deze aan de rand van de historische binnenstad liggende gebieden komen andere functies in beperkte mate voor.

De Bleijenhoek bestaat uit zo'n ca. 650 woningen die tussen 1970-1975 zijn gerealiseerd. In dit woongebied zijn nog slechts enkele objecten aanwezig die verwijzen naar vroegere jaren, zoals de Nieuwkerk, en het stadsarchief.

Aan de zuid- en noordrand van de Bleijenhoek bevinden zich het Steegoversloot en de Voorstraat –Noord: historische straten met bijzondere en unieke monumenten. Deze straten hebben niet de uitstraling van een woongebied, maar eerder als een gemengd gebied.

*** Beschermd Stadsgezicht/monumenten**

Grote delen van het plangebied zijn door de historische ontwikkeling karakteristiek te noemen en vormen met elkaar een uiterst waardevol stadsgezicht. Bij besluit van 28 juli 1988 is de historische binnenstad dan ook door de verantwoordelijke ministers aangewezen als Beschermd Stadsgezicht. In de toelichting op de aanwijzing, opgesteld door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, zijn onder andere die elementen beschreven, die gebaseerd zijn op de ontwikkelingsgeschiedenis van de binnenstad. Van belang zijn:

- het stratenpatroon
- de verkaveling
- het bebouwingsbeeld en bebouwingsschaal
- de monumenten en beeldbepalende panden.

De historische waarderingskaart uit de toelichting op de aanwijzing tot Beschermd Stadsgezicht is als bijlage aan het onderhavige plan toegevoegd; voor de overige elementen wordt hier volstaan met een verwijzing naar die toelichting.

De historische binnenstad herbergt ruim 800 Rijksmonumenten en meer dan 400 beeldbepalende panden. Op 12 oktober 2010 zijn in het noordelijke deel van de binnenstad diverse objecten/complexen op de gemeentelijke monumentenlijst geplaatst. Uitbreiding van die lijst voor het overige deel van de binnenstad is in voorbereiding.

2.3.2 Wonen

Volgens de gegevens uit de wijkschets 2005 wonen in de Historische binnenstad 8210 mensen. 13,6% van de inwoners is 65+; dit aandeel is vrijwel gelijk aan het Dordtse gemiddelde (13,9%). Het aandeel 0-14 jarigen ligt met 11,5% ruim onder het Dordts gemiddelde (18,8%), wat niet ongebruikelijk is voor een binnenstedelijk gebied. Met name het aandeel 25-39 jarigen en 50-64 jarigen is oververtegenwoordigd ten opzichte van het Dordts gemiddelde. De groep 25-39 jarigen is het ruimst vertegenwoordigd in dit deel van de binnenstad.

De bevolkingsprognose laat met name de eerste komende tijd een sterke toename van het aantal inwoners van de binnenstad zien. Dit is te verklaren uit de woningbouwprojecten die momenteel gerealiseerd worden ter verdichting van de binnenstad. Vervolgens daalt het totale aantal bewoners weer naar het huidige niveau in 2015. Met name het aandeel 0-14 jarigen en in mindere mate het aandeel 65-plussers is dan toegenomen, maar blijft onder het Dordts gemiddelde.

De etnische minderheden maken 8% uit van het totale aantal bewoners. Hierbinnen is geen bevolkingsgroep in aantallen echt oververtegenwoordigd. Het aandeel etnische minderheden ligt substantieel lager dan het Dordtse gemiddelde (15,2%).

Opvallend, maar niet onlogisch voor een binnenstedelijk gebied, is het hoge aandeel éénpersoonshuishoudens (49,4%) ten opzichte van het Dordts gemiddelde (32,4%). Daar tegenover staat het veel lagere aandeel meer traditionele twee-oudergezin met kind(eren): 10,6% versus 25%. Verder zijn de ongehuwd samenwonenden zonder kinderen oververtegenwoordigd en éénoudergezinnen met kinderen ondervertegenwoordigd.

2.3.3 Economie

De binnenstad is een economische motor en levert een belangrijke bijdrage aan de identiteit van de stad. Een aantrekkelijke binnenstad is het visitekaartje van elke gemeente. Niet alleen om de eigen inwoners goed te bedienen door het voorzieningenniveau op peil te houden en ze voortdurend te verleiden hun bestedingen te doen in de eigen binnenstad, maar een aantrekkelijke binnenstad heeft ook grote aantrekkingskracht op zowel de inwoners uit de regio als de toerist. Veel is er dus aan gelegen om de kwaliteit van het voorzieningenniveau van de binnenstad op peil te houden en eventueel uit te breiden. De inspanningen moeten ertoe leiden om enerzijds de bezoeker te prikkelen de binnenstad te bezoeken en anderzijds de verblijfsduur van de bezoeker aan die binnenstad te verlengen. Die kwaliteit reikt verder dan het aanbod op horeca, retail- en cultuurgebied en het op peil houden van overige publieksvoorzieningen. Het college heeft in het coalitieakkoord 2010-2014 aangegeven dat het ook gaat over vraagstukken als de toegankelijkheid, bereikbaarheid, ontsluiting, parkeren, de openbare ruimte en de veiligheid.

Onder invloed van de algemene trend van teruglopende bezoekersaantallen aan (centrale) winkelgebieden én verder versterkt door de economische recessie is het aantal passanten in het Dordtse kernwinkelgebied op een doorsnee zaterdag in het voorjaar tussen 2007 en 2010 afgenomen. Per straat loopt de afname van het aantal passanten uiteen, maar overal is sprake van een daling.

Het aantal weekbezoekers aan de Dordtse kernwinkelgebied wordt in april 2010 door Locatus, dat in veel steden passantentellingen uitvoert, becijferd op 190.000. In 2007 waren dat er nog 260.000, in 2004 285.000. De zaterdagtotalen zijn gedaald van naar schatting 65.000 in 2004 en 2007 naar 45.000 in 2010. Wel past hierbij de kanttekening dat metingen van Locatus een sterk vertekend beeld kunnen opleveren wat betreft de absolute aantallen, maar uiteraard wel enige indicatie geven over de trendmatige ontwikkeling afgezet tegen het landelijk gemiddelde.

Overigens is deze ontwikkeling in Dordrecht zeker niet uniek, over de hele linie grote dalingen en spreekt daarbij landelijk over een gemiddelde afname van het winkelbezoek aan kernwinkelgebieden met 10% over de afgelopen drie jaar.

Ten aanzien van toerisme is de doelstelling het vasthouden van de stijgende bezoekersaantallen van toeristen van buiten de regio. De eerste halfjaarcijfers 2009 van het CVO (Continu Vakantie Onderzoek) laten met 397.000 toeristische bezoekers aan de binnenstad een flinke stijging (12 % +) ten opzichte van 2007 en 2008 zien. Daarmee stijgt Dordrecht harder dan haar concurrenten. Dit betekent groei van het dagbezoek, meer overnachtingen, meer bezoek aan (grote) evenementen, betere bekendheid van en meer bezoek aan de Binnenstad Dordrecht

2.3.4 Overige voorzieningen

Naast wonen, detailhandel, horeca, kantoren en bedrijven, herbergt de binnenstad ook allerlei voorzieningen met een maatschappelijk karakter.

Kerken, musea, scholen, HBO-onderwijs, zorginstellingen, bibliotheek, Rechtbank: ze vinden alle een plekje in de binnenstad en hebben alle hun eigen inbreng in de beleving in de stad.

Het gezamenlijke kenmerk van deze voorzieningen zou het "maatschappelijk karakter" kunnen worden genoemd, maar verder zijn er in de wijze van functioneren toch de nodige verschillen. Er zijn voorzieningen die primair gericht zijn op het welbevinden van vooral de eigen bevolking. Maar er zijn ook voorzieningen, zoals de Grote Kerk en de musea, die een flink aantal bezoekers naar de stad trekken. Het HBO-onderwijs zorgt voor de nodige studenten en daarmee weer voor een andere beleving in de stad.

Verscheidene van deze voorzieningen zorgen voor een behoorlijke bijdrage aan de economie van de stad.

2.3.5 Sport en recreatie

Voorzieningen op het gebied van sport zijn er in de vorm van sportscholen en fitnessruimten bij particuliere bedrijven.

Voorts zijn er bij enkele scholen gymnastieklokalen, die een ruimer gebruik kennen dan alleen voor de scholen.

In verschillende havens heeft de recreatievaart een plaatsje gevonden.

De binnenstad vervult een belangrijke recreatieve functie in de vorm van wandelen langs de historische panden in bijvoorbeeld het havengebied, het flaneren door het kernwinkelgebied en het "pakken van een terrasje".

Juist die laatste aspecten hebben de afgelopen jaren nadrukkelijk aandacht gekregen. De inrichting van bijvoorbeeld De Sarisgang en het Statenplein, maar ook de terrasfunctie van het Scheffersplein zijn hiervan voorbeelden.

2.3.6 Groenvoorzieningen en speelvoorzieningen

De Kloostertuin is een belangrijk groengebied en hetzelfde geldt voor de bomenstructuur langs de havens en de rivier. Ook enkele tuinen, zoals bij het Dordts museum en de Arend Maartenshof, kunnen als karakteristieke groenelementen worden aangeduid.

In de binnenstad zijn verschillende, door de gemeente aangelegde, speelplaatsen voor de kinderen.

2.3.7 Verkeer en vervoer

De binnenstad is per auto vooral bereikbaar via de Noordendijk en de Spuiboulevard. Parkeergarages bevinden zich aan de Spuiboulevard (3 stuks), terwijl er ook 2 iets verder de binnenstad in liggen.

Parkeerterreinen zijn er buiten de binnenstad nabij het Energiehuis aan de Noordendijk en aan de Weeskinderendijk. Het aantal kort parkeerplaatsen in de binnenstad is beperkt.

Bewoners van en bedrijven in de Binnenstad parkeren via een vergunningsstelsel.

Ter uitvoering van het verkeersplan binnenstad zijn sedert november 2002 grote delen van de binnenstad via een pollersstelsel afgesloten voor doorgaand verkeer. Bij de Grotekerksbuurt en de Wijnstraat zijn twee beperkt toegankelijke ingangen.

Via het intercomstelsel van de 'pollers' in de Visstraat en de Kolfstraat kan toegang worden gevraagd voor het brengen en halen van personen en het laden en lossen van goederen. Toegang is echter niet altijd mogelijk, bijvoorbeeld tijdens de markt en evenementen. In het autoluwe gebied mag niet geparkeerd worden. Laden en lossen is alleen mogelijk binnen venstertijden (uren waarop geladen en gelost mag worden in de binnenstad).

De eerste evaluatie van het verkeersplan, in februari 2003, gaf aanleiding tot een aantal aanpassingen. Zo zijn bijvoorbeeld de venstertijden verruimd en staan de pollers naast 's nachts, ook gedurende de venstertijden, omlaag.

Om trillinghinder van zwaarder verkeer tegen te gaan zijn in april 2010 maatregelen ingevoerd om voertuigen langer dan 7 m te weren.

De binnenstad is goed bereikbaar per openbaar vervoer, waarbij de bus halteert aan de Spuiboulevard (ANWB) en Johan de Wittstraat (postkantoor). Door de binnenstad rijdt de Citybus.

De waterbus heeft 2 aanlegplaatsen (Hooikade en Merwekade) en aan de Merwekade is tevens de halteplaats voor de fast/ferry.

Per fiets is de binnenstad evenzeer goed bereikbaar en de fiets kan worden gestald in bewaakte stallingen.

HOOFDSTUK 3 Beleidslijnen

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nota Ruimte

Op 23 april 2004 is de Nota Ruimte, het derde deel van de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid ofwel de regeringsbeslissing, vastgesteld. Hierin is het nationaal ruimtelijk beleid voor de periode 2004 tot 2020 met een doorkijk naar 2030 op hoofdlijnen vastgelegd, dat voorheen in de afzonderlijke nota's - Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) en het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) - was opgenomen. De nota bevat geen concrete beleidsbeslissingen, maar stelt een aantal beleidsdoelen als leidraad voor de ontwikkelingen in de komende periode.

Hoofddoel is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. Specifiek richt het rijksbeleid zich op:

- * versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland; met name door voldoende ruimte te reserveren voor de ontwikkeling van bedrijven in (groot)stedelijk gebied;
- * krachtige steden en een vitaal platteland; investeren in leefbaarheid en veiligheid;
- * borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke (natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische) waarden;
- * borging van de veiligheid; aandacht voor de waterproblematiek en externe veiligheidsaspecten.

Het beleid met betrekking tot de basiskwaliteit van steden, dorpen en bereikbaarheid kent vier pijlers:

- * bundeling van verstedelijking en economische activiteiten;
- * bundeling van infrastructuur;
- * aansluiting van Nederland op de internationale netwerken van luchtvaart en zeevaart;
- * borging van milieukwaliteit en externe veiligheid.

Voor verstedelijking en economische activiteiten gaat het rijk uit van de bundelingsstrategie. Er wordt optimaal gebruik gemaakt van de ruimte die in het bestaande bebouwde gebied aanwezig is en er wordt ruimte geboden aan gemeenten om te kunnen bouwen voor de eigen bevolkingsgroei. Daarbij wordt de infrastructuur optimaal benut, het groen in en om de stad in samenhang met het bebouwd gebied verder ontwikkeld en aangesloten op het watersysteem.

Bundeling in steden en dorpen maakt het mogelijk functies bij elkaar te brengen, waardoor het draagvlak voor voorzieningen ondersteund wordt en arbeid, zorgtaken en ontspanning beter te combineren zijn.

3.1.2 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan dat doelen en kaders voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de middellange termijn (tot 2010) en lange termijn (tot 2020) beschrijft. De Nota Mobiliteit bevat maatregelen voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk Nederland. De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal, nationaal en Europees) vergroot. De Nota Mobiliteit werkt deze uitgangspunten nader uit. Een aantal van deze uitgangspunten is:

- . Sterkere economie door de bereikbaarheid te verbeteren.
- . Groei van verkeer en vervoer mogelijk maken.
- . Betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur.
- . Meer publiek-private samenwerking.
- . Op de korte termijn onderhoudsachterstanden inhalen.
- . Een start maken met een eerlijker vorm van betalen voor mobiliteit.
- . Openbaar vervoer: een gerichte, ambitieuze en integrale benadering.
- . Ruimte voor betrouwbaar, veilig en duurzaam goederenvervoer.
- . De veiligheid permanent verbeteren.
- . Kwaliteit leefomgeving verbeteren.

3.1.3 Vierde Nota Waterhuishouding

De Vierde Nota Waterhuishouding gaat uit van integraal waterbeheer en een watersysteem-benadering.

De hoofddoelstelling van de Nota is het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd.

Belangrijke elementen hiervan zijn waterbesparende maatregelen in de woning, het afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering, het vasthouden van regenwater in vijvers en in de bodem, en herwaardering van watersystemen bij de ruimtelijke inrichting van (nieuwe) woongebieden.

3.1.4 Beschermd Stadsgezicht

Door de ministers van WVC en VROM is bij besluit van 28 juli 1988 de historische binnenstad aangewezen als Beschermd Stadsgezicht.

In de toelichting op de aanwijzing, opgesteld door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, zijn onder andere die elementen beschreven, die gebaseerd zijn op de ontwikkelingsgeschiedenis van de binnenstad. Van belang zijn:

- het stratenpatroon
- de verkaveling
- het bebouwingsbeeld en bebouwingsschaal
- de monumenten en beeldbepalende panden.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Streekplan Zuid-Holland-Zuid

In het streekplan Zuid-Holland-Zuid (17 mei 2000) wordt als kernpunt onder meer genoemd: het versterken van de centrumfunctie van de Dordtse binnenstad: herstel en behoud historische bebouwing, winkelveorzieningen, horeca, culturele voorzieningen, toeristisch-recreatieve ontwikkeling. Voorts wordt onder meer gesteld, dat de Dordtse binnenstad een bijzondere positie inneemt op toeristisch gebied. Naast een groot aanbod aan cultuurhistorisch waardevolle monumenten en gebouwen is een aantrekkelijk watersportcentrum in de (historische) havens aanwezig. De ligging aan de rivier kan verder worden uitgebuit door in het kader van het Drechtoeverproject meer aandacht te besteden aan de recreatief-toeristische ontwikkeling van de oevers. De fast ferry naar Rotterdam en de meer toeristische rondvaartboot voor "een rondje Dordt" kunnen deze ontwikkelingen ondersteunen. Vanuit de Dordtse binnenstad kunnen zowel de Biesbosch als het molencomplex bij Kinderdijk worden bereikt.

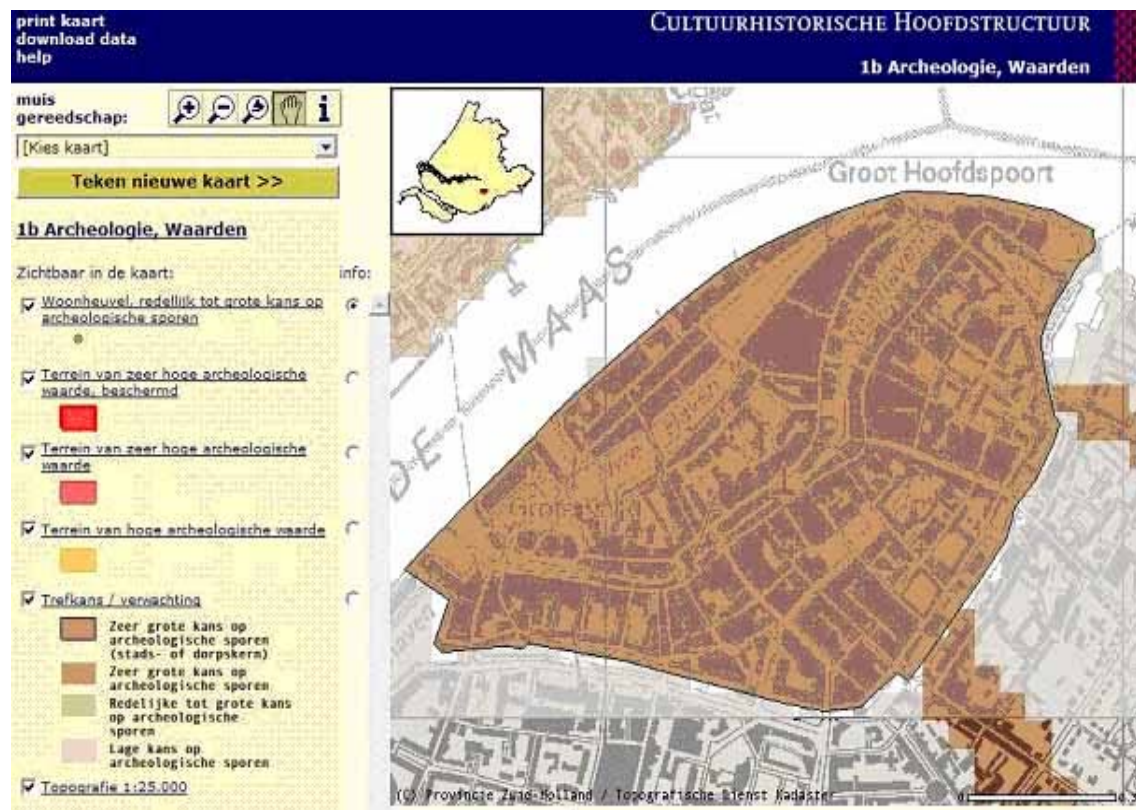
3.2.2 Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de Provincie Zuid-Holland

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS) geeft een overzicht van de cultuurhistorische kenmerken en waarden in Zuid-Holland. De CHS bestaat uit kaarten voor de drie onderdelen van de cultuurhistorie: archeologie, historische stedenbouw en historisch landschap. Ieder onderdeel bestaat uit twee kaarten die inzichtelijk maken wat in Zuid-Holland cultuurhistorisch van belang is en waarom:

- de kenmerkenkaart, waarop de kenmerkende nederzittingspatronen, landschapspatronen en de archeologische opbouw van het landschap zijn weergegeven;
- de waardenkaart, waarop de waardevolle structuren van de kenmerkenkaart zijn gewaardeerd.

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

Het plangebied staat op de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de Provincie Zuid Holland aangeduid als stadskern met een zeer grote kans op archeologische sporen.



Plangebied Binnenstad op de Cultuurhistorische Hoofdstructuur, kaart 1b; Archeologie, waarden.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie 2020

In de op 7 april 2009 vastgestelde structuurvisie 2020 is over de binnenstad, waarbij het om een groter gebied gaat dan alleen de historische binnenstad, het volgende opgemerkt.

Het centrum van Dordrecht en de regio Drechtsteden ligt aan de noordkant van het Eiland van Dordrecht, geografisch centraal in de regio Drechtsteden. In het hele gebied vinden we veel functiemenging, een hoog voorzieningenniveau en een afwisselende bebouwing met ruimte voor kantoren en een gevarieerde woningvoorraad in een hoge dichtheid. In de gevarieerde woningvoorraad vinden we een brede bevolkingssamenstelling, waarbij het hoge voorzieningenniveau vooral aantrekkingskracht heeft voor jonge en oude huishoudens. Binnen Dordrecht leent de binnenstad zich specifiek voor de huisvesting van studenten. We vinden er appartementen en stadswoningen, huur en koop, klein en groot.

In de historische binnenstad vinden we aan de zuidkant het belangrijkste winkelareaal van de regio. Aan de noordkant, tegen de rivier rond de oude havens is sprake van een menging van bedrijven, horeca, wonen en recreatieve functies in een historische sfeer. Vooral hier is de toeristische aantrekkingskracht groot. Aan de oostkant ontwikkelt zich een zeker accent op culturele functies, zowel in het Hofkwartier als in het gebied Stadswerven. Verspreid over de binnenstad zijn ook andere maatschappelijke voorzieningen ruim vertegenwoordigd, vooral die met een stedelijke functie. In het centrum staat de levendigheid en het elkaar wederzijds stimuleren van functies centraal. We vinden daarom een hogere milieubelasting aanvaardbaar.

De binnenstad van Dordrecht is vanwege zijn goed bewaard gebleven middeleeuwse structuur en vele hoogwaardige monumenten door het rijk aangewezen als beschermd stadsgezicht gebied.

Voor de gehele binnenstad geldt bovendien terughoudendheid ten aanzien van grondwerkzaamheden dieper dan 40 cm. De ondergrond in de binnenstad bevat grote archeologische schatten die het beste gediend zijn met behoud in situ.

3.3.2 Wonen

In de Woonvisie regio Drechtsteden (2009) wordt de binnenstad van Dordrecht genoemd als het centrum van de regio. In de gevarieerde woningvoorraad vinden we een brede bevolkingssamenstelling, waarbij het hoge voorzieningenniveau vooral aantrekkingskracht heeft voor jonge en oudere huishoudens. In dit deel van de stad zijn nog steeds kansen voor een intensiever gebruik voor zowel wonen als voor vele andere functies. Juist deze combinatie maakt het wonen hier aantrekkelijk, waarbij soms en zekere overlast niet valt te vermijden.

In het nieuwbouwprogramma worden voor de periode 2005-2010 100 woningen genoemd. Er is op zich weinig plaats meer, maar waar zich de gelegenheid voordoet worden overwegend kleine complexen met etagewoningen gebouwd. In de bestaande woningvoorraad wordt naar mogelijkheden voor studentenhuisvesting gezocht.

Het Kernwinkelgebied trekt overdag veel bezoekers, in de avonduren is het aanmerkelijk stiller. Het project 'wonen boven winkels' heeft al een groot aantal eigenaren gestimuleerd om woningen te realiseren. De gemeente zet ook hier in op het realiseren van een duurder segment. De panden waar dit moeilijker ligt, zouden geschikt gemaakt kunnen worden voor studentenwoningen.

3.3.3 Verkeer en Vervoer

In het Mobiliteitsplan Dordrecht, vastgesteld door de gemeenteraad op 6 september 2005, wordt uitgebreid aandacht besteed aan de ambities die Dordrecht heeft om zich verder te ontwikkelen als aantrekkelijk stad en de noodzaak van een goed functionerend verkeer- en vervoerssysteem, inclusief de benodigde parkeervoorzieningen.

Als aanrijroutes naar de binnenstad worden de Merwedestraat-Oranjelaan en de Dokweg beschouwd als de primaire invalswegen voor de binnenstad en schil (de zgn. buitenste radialen). Op deze wegen kunnen geen capaciteitsbeperkende maatregelen worden genomen.

Steeds meer mensen ontdekken de binnenstad van Dordrecht en alle activiteiten vragen steeds meer ruimte. Om de stad aantrekkelijk en leefbaar te houden is het verkeer gereguleerd. Met de uitvoering van het verkeersplan Binnenstad is een autoluw gebied ontstaan en heeft de voetganger de ruimte gekregen. Uitgangspunt is dat dit wordt gehandhaafd.

Om de doelstelling - meer bezoekers met behoud van de leefbaarheidsdoelstellingen en een beter verblijfsklimaat op straat- ook naar de toekomst toe te optimaliseren, worden (in pandige c.q. ondergrondse) garages gebouwd aan het Achterom en het Steegoversloot. Deze zijn nodig vanwege een tekort aan parkeerplaatsen.

In de Visie en Strategienota van het Mobiliteitsplan wordt voor 2015 een tekort van 1900 parkeerplaatsen genoemd: 700 voor bewoners en 1200 voor bezoekers.

Voor het openbaar vervoer wordt uitgegaan van 5 verschillende systemen:

- het spoor
- Hoogwaardig Openbaar Vervoer Drechtsteden
- de bus (incl. Citybus)
- de waterbus
- Fast Ferry (over water)

Het optimaal functioneren van de deelsystemen binnen het openbaar vervoer kan mede bereikt worden door het verknopen van de deelsystemen, ofwel op elkaar, ofwel op het fietssysteem.

Dordrecht wil de mogelijkheden blijven benutten om piekmomenten voor de binnenstad (evenementen, drukke koopdagen e.d.) op te vangen door middel van prijsacties in het busvervoer.

Het gebruik van de waterbus moet, ook vanuit toerisme en economie, blijvend gestimuleerd worden.

Tevens moeten loop- en fietsroutes naar de binnenstad veel herkenbaarder en aantrekkelijker worden vormgegeven.

Het blijven stimuleren van het gebruik van de fiets is één van de kernpunten van het beleid. Naast het uitbreiden en verbeteren van de stallingmogelijkheden, is een gedegen hoofdnet daarbij van belang.

De gewenste structuur bestaat uit langgerekte rechtstreekse fietsroutes tussen de belangrijkste bestemmingsgebieden (o.a. de binnenstad) en de woonwijken.

Vanuit de ketenbenadering is een goede verknoping met het spoor en met de waterbussen van groot belang. Uiteraard dienen ook goede routes naar de fietsenstallingen aanwezig te zijn.

3.3.4 Economie

De binnenstad is een erg belangrijke peiler voor de economie in Dordrecht. Al in 1996 heeft de gemeenteraad het “Ondernemingsplan voor de binnenstad” vastgesteld.

Als uitwerking daarvan is een Programma Binnenstad geformuleerd met daarin de nodige doelstellingen. In dit verband noemen we de volgende: “door een omzetstijging bij winkels, horeca en culturele instellingen, moet de werkgelegenheid in de binnenstad met 1100 arbeidsplaatsen toenemen. Niet alleen het aantal bezoekers aan de binnenstad, maar ook de tijd dat men in de binnenstad verblijft, moet toenemen. De binnenstad moet bovendien meer mensen van buiten de eigen stad aantrekken. De binnenstad van Dordrecht moet de binnenstad van de regio worden.”

Er heeft een nul-meting plaatsgevonden bij de start van het Programma en na de oplevering van grote projecten als het Statenplein en de Spuiboulevard heeft een volgende meting plaatsgevonden en zijn de verschillen duidelijk waar te nemen.

En de ontwikkelingen gaan voort. Projecten als Achterom-Bagijnhof, het Hofkwartier, Maasterras en de Stadswerven, maar ook de kwaliteit van de openbare ruimten, het toenemende aantal terrassen, toename van het hogere segment in de horeca, de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, de publieksevenementen, de marketing: het zijn stuk voor stuk maatregelen, die zorgen voor verdere economische impulsen in de binnenstad.

Op het gebied van de detailhandel liggen er opgaven in vooral de aanloopstraten naar het kernwinkelgebied toe. Ook de verbinding Stadswerven – binnenstad – Maasterras is een opgave. Onder andere Voorstraat Noord zal in de toekomst bijdragen aan een natuurlijker geheel van de binnenstad. Er is ook de wens met dit doel naar de andere zijde van de Voorstraat te kijken.

Geen binnenstad zonder horeca. Horeca met terrassen, speelt een belangrijke rol in de sfeer, de belevingswaarde van de binnenstad. De sfeer kan beter, levendiger, gezelliger. De horeca kan sterker en wervender. Versterking van de horeca maakt dan ook deel uit van het beleid van versterking van de binnenstad als geheel. Het gaat niet alleen om méér horeca, maar vooral ook om verbetering van de diversiteit van de horeca. Het voorgaande is beschreven in de op 22 februari 2002 vastgestelde Horecanota Binnenstad 2002-2007.

In de loop van 2006 is deze nota tegen het licht gehouden en is –mede na overleg met een vertegenwoordiging van de horecaondernemers- geconcludeerd, dat het bestaande beleid kan worden gehandhaafd, maar dat op onderdelen aanpassing nodig is. Die aanpassingen worden beschreven in hoofdstuk 5 “Programma” van dit bestemmingsplan. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 17 juli 2007 een notitie vastgesteld waarin niet alleen enkele aanpassingen worden voorgesteld, maar tevens een aanvullend actieprogramma voor de versterking van de horeca in de binnenstad.

3.3.5 Archeologie

Dordrecht heeft niet alleen bovengronds en zichtbaar maar ook ondergronds en onzichtbaar een rijk verleden. Al sinds de jaren 60 vindt archeologisch onderzoek plaats in de binnenstad. Dordrecht heeft daarmee aan de wieg gestaan van het stadskernonderzoek, dat zich ontwikkeld heeft tot de gemeentelijke archeologie. In Dordrecht is sinds 1995 een stadsarcheoloog actief en sinds 1997 beschikt de gemeente Dordrecht over een opgravingsvergunning. Archeologische waarden dienen sinds de invoering van de Wet op de Monumentenzorg in 2007 - onderdeel van de Monumentenwet 1988 - in de besluitvorming rond ruimtelijke ordening meegewogen te worden.

In de Nationale Onderzoeksagenda Archeologie is de relatie tussen mens en landschap binnen de bewoningsgeschiedenis tijdens de middeleeuwen een speerpunt. De ontginningsgeschiedenis, de effecten van en wisselwerking tussen natuurlijke processen en het ingrijpen van de mens in het landschap vormen voor West-Nederland een centraal thema dat verder uitgewerkt dient te worden. De provincie Zuid Holland kent een grote waarde toe aan locaties die informatie bevatten over de ontginning van het veenlandschap in de middeleeuwen. Het is deze ontginning van het veen en de daarmee samenhangende structuren zoals kaden, dijken, sluizen en die ook nu nog beeldbepalend zijn voor het Hollands landschap.

Archeologisch onderzoek in de gemeente Dordrecht is gericht op kenniswinst wat betreft de bewoningsgeschiedenis van de stad en het Eiland. Van groot belang hierbij is het ontstaan en de ontwikkeling van de stad, de reconstructie van het (cultuur-) landschap van het Eiland van Dordrecht

en de relatie tussen stad en platteland vóór de St. Elisabethsvloeden van 1421-1424.

Bij alle ingrepen in de bodem van het plangebied dient zorg te worden besteed aan potentieel aanwezige archeologische resten.

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

3.3.6 Monumenten

In het plangebied bevinden zich ruim 800 Rijksmonumenten en meer dan 400 beeldbepalende panden. Op 12 oktober 2010 zijn in het noordelijke deel van de binnenstad diverse objecten/complexen op de gemeentelijke monumentenlijst geplaatst. Uitbreiding van die lijst voor het overige deel van de binnenstad is in voorbereiding.

3.3.7 Milieu

Mede op basis van het gestelde in de Dordtse Structuurvisie is het milieubeleid grensstellend. Er dienen dus geen ontwikkelingen plaats te vinden die het milieu extra belasten.

Voorts is het gewenst -en wettelijk noodzakelijk- dat nieuwe ontwikkelingen voldoen aan normen die voortvloeien uit aspecten als wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï, luchtkwaliteit.

3.3.8 Stedelijke Ecologische Structuur

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 rivierstad". Het water en de nabijheid van de Biesbosch drukken hun stempel op de natuur in de stad.

Voor het bestemmingsplan "Historische Binnenstad" zijn in dat kader de stadshavens van belang. Deze kennen nog de getijdenwerking en bevatten bijzondere muurvegetaties, met soorten als Klein glaskruid, Tongvaren en Muurleeuwenbek.

3.3.9 Water

In het Stedelijk Waterplan, waarvan thans beschikbaar zijn de Verkenningnota (oktober 2001), de Visieplan (juni 2002) en het Maatregelenplan (september 2003), is ook voor de binnenstad aandacht besteed aan aspecten als wateroppervlak voor berging en het vasthouden van relatief schoon hemelwater. In 2010 is het Stedelijk Waterplan 2 beschikbaar gekomen.

In hoofdstuk 8 van de toelichting op dit bestemmingsplan wordt nader op het aspect water ingegaan.

3.3.10 Groen

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

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

In de Nota Kleurrijk Groen worden de Binnenstad en de Schil als volgt benoemd:

Vanwege het representatieve karakter van de Binnenstad en de Schil moet het aanwezige groen zorgvuldig onderhouden worden. Vooral verbetering van de groeiplaatsomstandigheden van de bomen is een noodzakelijk geachte investering in de toekomst.

Het gewenste beeld is:

- * langs kades een doorgaande bomenstructuur
- * behoud en versterking van binnentuinen en hofjes
- * zware boomstructuur op doorgaande routes en tegenover het station
- * traditionele, kleurrijke groenelementen bij stadsentrees.

Voor de gehele Binnenstad en Schil geldt dat een hoogwaardig traditioneel beheer moet worden toegepast.

In de Nota Parken (december 2005) is de Kloostertuin benoemd als een uniek stuk groen, als een rustplek in het centrum, dat door het kunnen aanhaken bij de ontwikkeling van het Hofkwartier kan gaan functioneren als een nieuw stadspark(je).

Niet alleen de Kloostertuin en de bomenstructuur langs de havens en de rivier zijn belangrijke groenelementen in de binnenstad. Ook enkele tuinen, zoals bij het Dordts museum en de Arend Maartenshof, kunnen als karakteristieke groenelementen worden aangeduid.

In de binnenstad zijn voorts verschillende, door de gemeente aangelegde, speelplaatsen voor de kinderen.

3.3.11 Prostitutiebeleid

Na de opheffing van het bordeelverbod is in Dordrecht op 5 september 2000 de notitie Prostitutiebeleid vastgesteld.

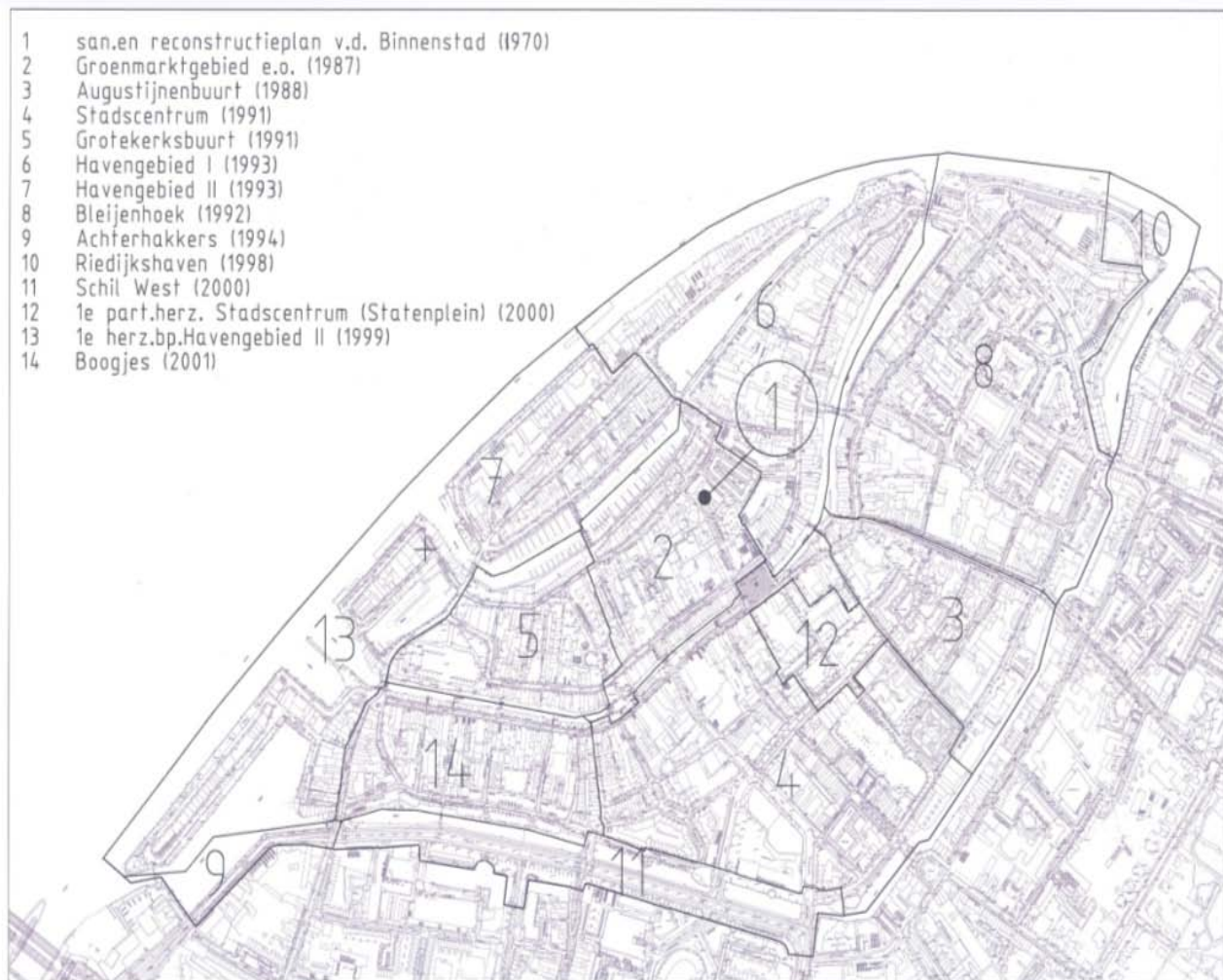
Uitgangspunt van het beleid is een vergunningplicht voor seksinrichtingen op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening en legalisering van de op 1 januari 2000 bestaande seksinrichtingen.

Legalisering houdt tevens in een positieve bestemming in het desbetreffende bestemmingsplan.

In de binnenstad zijn seksinrichtingen, als bedoeld in de notitie Prostitutiebeleid, niet aanwezig.

HOOFDSTUK 4 Huidig juridisch planologisch kader

Voor het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:



HOOFDSTUK 5 Programma

5.1 Algemeen

De binnenstad van Dordrecht heeft veel te bieden: wonen, werken, winkelen, uitgaan of genieten van de vele bezienswaardigheden en evenementen; voor iedereen is er wel wat te beleven.

Bij het beschrijven van programmapunten voor het onderhavige bestemmingsplan gaat het welhaast vanzelfsprekend over de ambitie, die met de binnenstad wordt nagestreefd. De binnenstad als totaal, als een zo compleet mogelijke binnenstad, als de binnenstad van de regio, als de locatie voor wonen, economie, cultuur en vermaak.

Op ieder van die onderdelen bestaan programma's; op sommige terreinen worden nieuwe programma's ontwikkeld.

Er zijn verschillende projecten/activiteiten die de komende jaren een belangrijke rol gaan spelen in de binnenstad. De projecten/activiteiten staan niet op zichzelf, maar de samenhang en afstemming is van groot belang. In dit hoofdstuk komt dit aan de orde bij onderdeel 2: programmakaart Binnenstad 2008-2012. De impulsen die van belang (kunnen) zijn voor de binnenstad worden daar ook genoemd.

Vervolgens wordt in onderdeel 3 ingegaan op en aandacht gevraagd voor de fysieke structuur van de binnenstad, want juist die aspecten maken dat de binnenstad kan worden beleefd, zoals dat door velen wordt gewenst. Daar wordt ingegaan op de van belang zijnde uitgangspunten vanuit het Beschermd Stadsgezicht of –ruimer geredeneerd- de ruimtelijke structuren. Het op te stellen bestemmingsplan dient mede gericht te zijn op de bescherming van het stadsgezicht, een en ander overeenkomstig het bepaalde in artikel 36 van de Monumentenwet.

In onderdeel 4 worden verschillende “projecten/activiteiten” beschreven.

Tot slot komen in onderdeel 5 de functionele uitgangspunten aan de orde en wordt ondermeer de verschillende gebiedsdelen beschreven en wordt de functie horeca daarbij specifiek toegelicht.

5.2 Programmakaart Binnenstad 2008-2012

Op 15 november 2006 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin gevraagd wordt om een integrale beleidsvisie op de binnenstad.

Vervolgens is via een opgestelde programmakaart en een agenda voor de binnenstad antwoord gegeven op de motie. Vanuit de bestaande kaders van het Ondernemingsplan Binnenstad uit 1996 is de actuele samenhang van ontwikkelingen in de binnenstad geschetst. De kaart bevat ook thema's die voor de toekomst staan geagendeerd. In feite is er –waar noodzakelijk- sprake van een aanscherping van het staande beleid, met de focus op uitvoering.

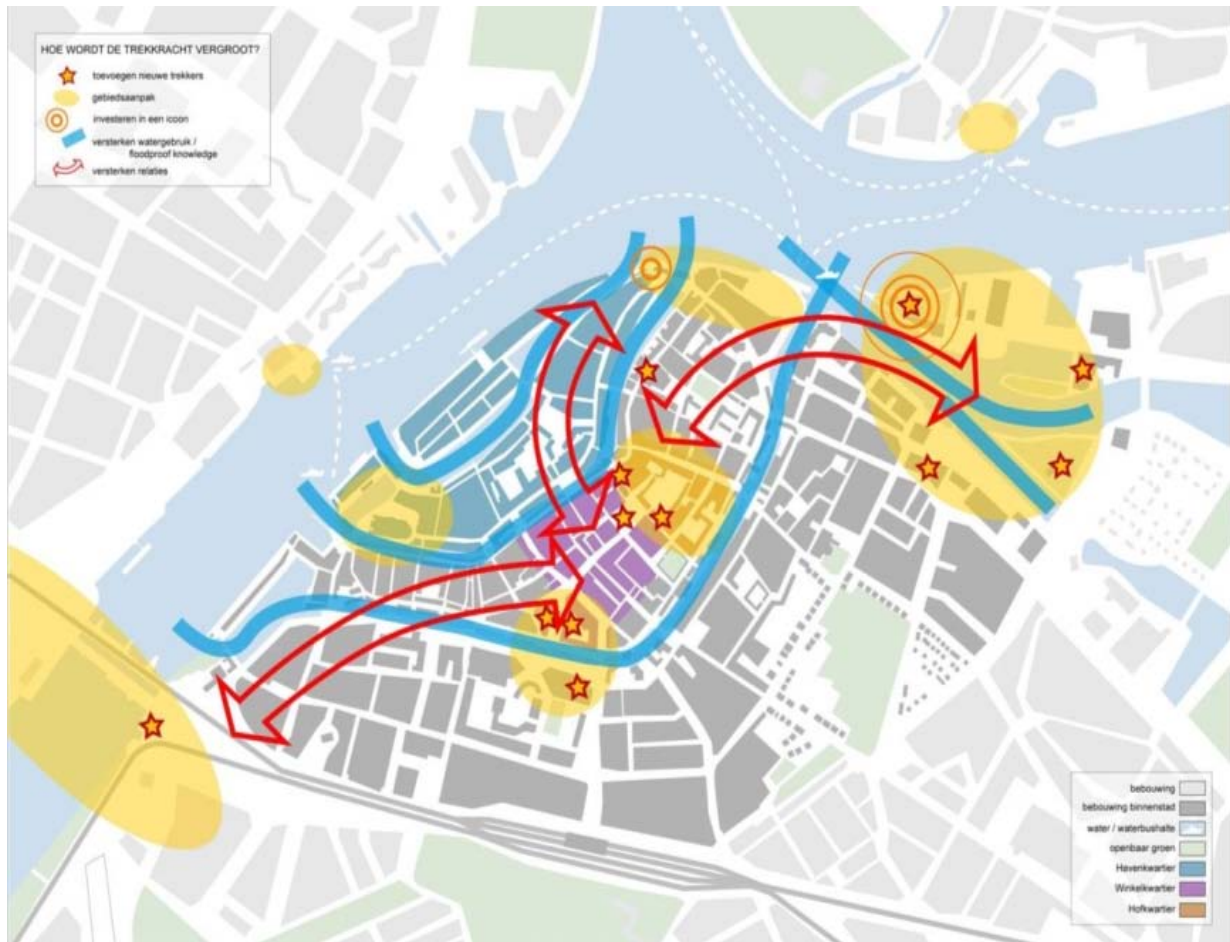
De programmakaart Binnenstad 2008-2012 werd op 8 januari 2008 door de gemeenteraad vastgesteld.

In het denken over de vernieuwing van de Dordtse binnenstad kwamen bij de opstelling van de programmakaart/agenda voor de binnenstad, drie hoofdvragen aan het licht:

- * hoe wordt de trekkracht vergroot?
- * Hoe wordt de levendigheid versterkt?
- * Hoe worden de entrees verbeterd?

De hoofdvragen zijn opgeknipt in een aantal opgaven. Een overkoepelend kaartbeeld brengt ze in samenhang. De opgaven dienen te worden beschouwd in een regionaal perspectief.

De binnenstad van Dordrecht is dé binnenstad voor de Drechtsteden. Deze schaa sprong van 120.000 naar 250.000 inwoners zegt veel over het potentiële draagvlak van de binnenstad.



Hoe wordt de trekkracht vergroot?

Deze kaart benadrukt het belang van publiektrekkende voorzieningen, geëxploiteerd door partijen die belang hebben bij extra bezoek. Dordrecht beschikt weliswaar over een prachtig decor dat intensief wordt benut voor evenementen, maar heeft te weinig permanente publiekstrekkers. De aantrekkingskracht van de binnenstad moet daarom vooral worden vergroot door het toevoegen van extra trekkers. Dat gebeurt al op Stadswerven met Villa Augustus en in het Hofkwartier met de uitbreiding van Dordrechts Museum en DiEP, maar uitbouw van de trekkracht is vereist.

Toevoegen nieuwe trekkers

De trekkracht kan verder worden gestimuleerd door themastraten (met bijvoorbeeld een semi-permanent Sinterklaashuis), een Nationaal Poppentheatermuseum, een Evenementenpodium, een Congresfaciliteit en zo mogelijk een Kenniscentrum Watersport. Het is zinvol daarbij ook de onderlinge relaties tussen de nieuwe en bestaande trekkers stevig aan te halen. Dat kan door evenementen, maar ook door goede verbindingen over het water.

Versterken van de relatie tussen historische trekkers en de omgeving

Het Hof, de Grote Kerk en het Groothoofd zijn dé historische trekkers van de binnenstad. Zij worden terecht gekoesterd als monumentale plekken van betekenis. De *spin off* van deze trekkers kan worden vergroot als de directe context nog beter profiteert van de vele bezoekers. Dat kan op verschillende manieren. Bijvoorbeeld door cultuurfuncties in het Hofkwartier te combineren of door horecafuncties in de nabijheid van het Groothoofd en Blauwpoortsplein/Houttuinen verder te stimuleren.

Investeren in een icoon

Dordrecht is ook op de toekomst gericht. Met de ontwikkelpotenties van de Stadswerven en het Maasterras heeft de stad daarvoor uitstekende kansen. Een van de elementen die de trekkracht of

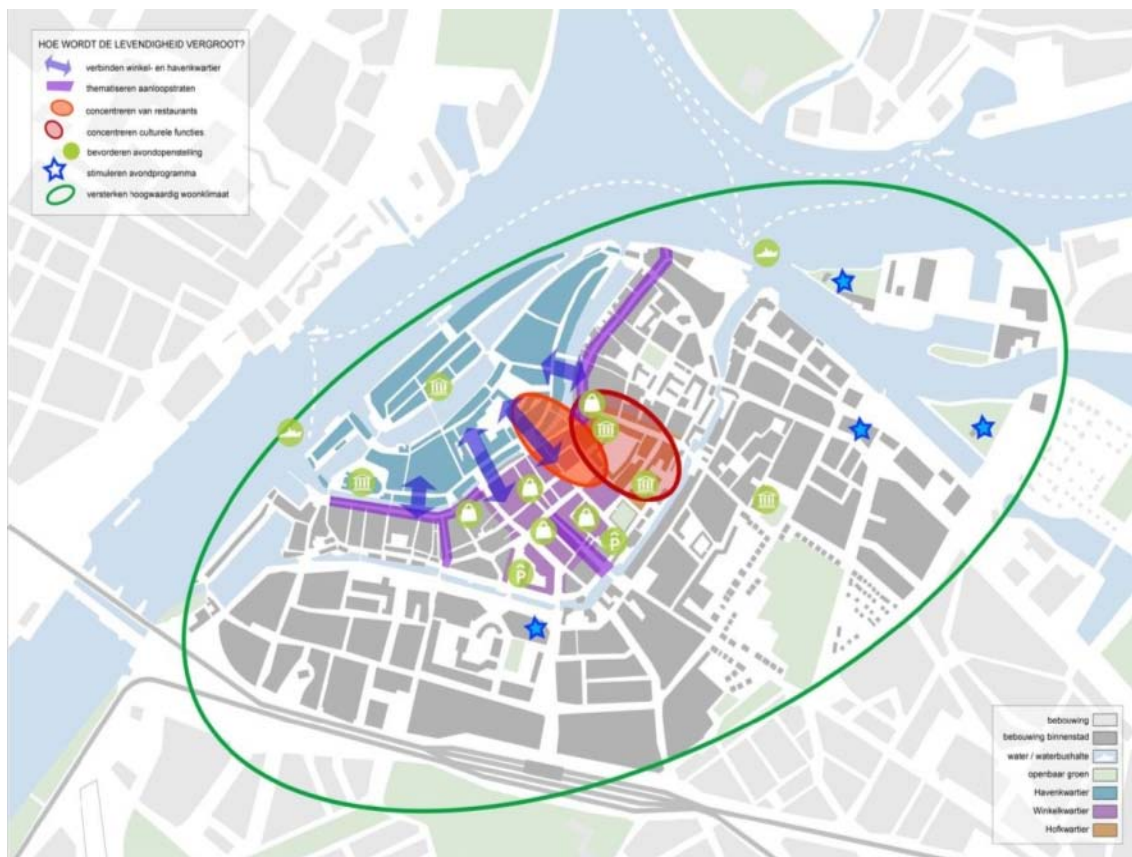
bestemmingswaarde van de binnenstad kan vergroten, is een nieuw icoon. Een architectonische kwaliteit toevoegen waardoor de binnenstad zich ook op een eigentijdse manier aan de wereld laat zien. Een gebouw dat je gezien moet hebben, maar dat ook een functionele bijdrage levert aan de economie van de binnenstad. Zichtlocaties op zowel Stadswerven als Maasterras bieden daarvoor goede mogelijkheden.

Versterken watergebruik

Het gebruik van de jachthavens is gegroeid, maar kan nog verder worden versterkt voor een levendiger stadsbeeld. Er zullen meer ligplaatsen voor passanten/stadsbezoekers moeten komen. Ook de Waterbus wordt steeds frequenter gebruikt, maar het avondgebruik kan verder worden gestimuleerd. Er valt qua watergebruik nog een wereld te winnen en de publieke en economische betekenis van het water moet centraler komen te staan. Het herontdekken van de steigers, die de Voorstraat als waterkering en het water van de Voorstraathaven en Wijnhaven met elkaar verbinden, en ook het toevoegen van nieuwe waterhaltes, terrasponsonts, "sloopensteigers" en een horecaboot zijn enkele mogelijkheden. Niet in de laatste plaats biedt onze eeuwenlange ervaring met buitendijks bouwen en wonen (urban flood management), in een zich steeds meer van de kracht van het water bewust wordende samenleving, een enorme kans voor het positioneren van onze stad.

Versterken relatie tussen de trekkers

Bij bezoek aan de binnenstad van Dordrecht is het de moeite waard om de trekkers te combineren. In feite zet het huidige "Rondje Dordrecht" de bezoekers al op het goede spoor. Het is wenselijk dit thema verder te benutten. Hierbij zijn ook de verbindingen tussen historische binnenstad en de Stadswerven enerzijds en in de nabije toekomst het Maasterras anderzijds aan de orde. De extra aandacht voor de Voorstraat Noord is een eerste aanzet tot verbetering van de onderlinge samenhang. Ook de verbinding tussen het Kernwinkelgebied en het Havenkwartier blijft op de agenda.



Hoe wordt de levendigheid vergroot?

Deze kaart gaat over de kansen om de binnenstad te verlevendigen. De kaart brengt opgaven in beeld die benadrukken dat de binnenstad ook na winkelsluitingstijd bruist. Dat maakt de binnenstad interessanter. Concentratie van functies kan helpen de levendigheid te vergroten, bijvoorbeeld de concentratie van terrassen, cultuurfuncties of restaurants.

Avondopenstelling bevorderen

Een voor de hand liggende maatregel om de levendigheid te vergroten is het ook in de avonden operationeel houden van waterbussen, parkeergarages en culturele voorzieningen. Overwogen kan worden om de culturele instellingen in ieder geval op donderdag- en vrijdagavond een uur langer open te houden. In wisselwerking hiermee kan uitbreiding van de winkelopenstelling bijdragen aan de dynamiek van de binnenstad. Winkels die (om te beginnen op vrijdag) ook een uur langer open zijn, houden de straten langer levendig. Het winkelen loopt naadloos over in terrasje pikken, uit eten en stappen. De kwaliteiten van de binnenstad worden beter benut en omgekeerd ook aantrekkelijker door de aanwezigheid van meer bezoekers.

Concentreren van horeca

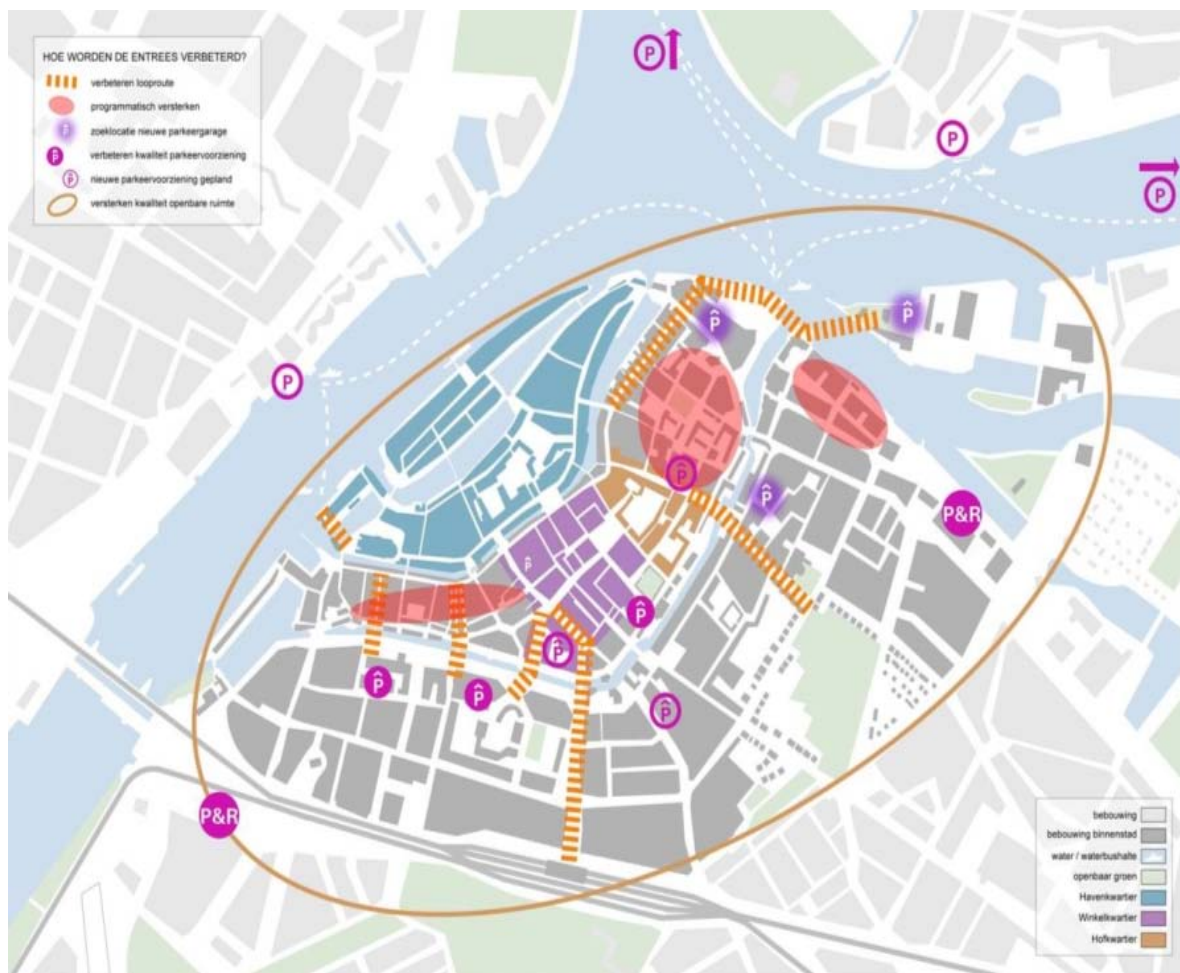
Onder het mom van “één terras is geen terras” heeft Dordrecht in het recente verleden zeer succesvol terrassen geconcentreerd. Daardoor is de dynamiek in de binnenstad aanzienlijk versterkt. Dezelfde kansen doen zich, zoals ook in de horecanota gesteld, voor bij de restaurants en eetcafés. Door actief een concentratiebeleid te voeren kan een eetstraat of route ontstaan (de route Nieuwstraat, Wijnbrug, Wijnstraat, Scheffersplein, vice versa, ontwikkelt zich al in die richting) die levendigheid genereert en inspeelt op de nieuwe klanten van de binnenstad. Klanten die een duidelijk geadresseerd aanbod nodig hebben. In het bestemmingsplan moet hier, net als bij de horecaconcentraties, het primaat bij de horeca worden gelegd.

Verbinden van het Kernwinkelgebied en Havenkwartier

Dordrecht kent een steeds beter functionerend winkelgebied, waar nu ruim een kwart miljoen mensen per week rondlopen. Toch is het niet vanzelfsprekend dat deze bezoekers ook in contact komen met het zeer gewaardeerde Havenkwartier. Door deze kwaliteiten ruimtelijk met elkaar te verbinden, kunnen beide gebieden ook functioneel van elkaar profiteren. Het zichtbaar maken en functioneel versterken van het water aan de Voorstraat is een van de oplossingen daarvoor.

Thematiseren aanloopstraten

De lange, gebogen Voorstraat is zeer kenmerkend voor de binnenstad en speelt net als de Grote Spuistraat en de Vriesestraat een belangrijke rol als aanloopstraat naar het winkelhart. De "Mainstreetfunctie" is inmiddels overgenomen door het Kernwinkelgebied in het kwadrant Sarisgang-Visstraat-Voorstraat Midden-Kolfstraat. Daar zitten de warenhuizen en bekende filiaalbedrijven. Aanloopstraten met hun speciaalzaken hebben moeite om het hoofd boven water te houden. De 'couleur locale' heeft nieuwe impulsen nodig in een tijd waarin de consument geen zin heeft in onnodige zoektochten en ook de bezoeker van onze binnenstad steeds vaker van buiten komt. Thematiseren van de straten, bijvoorbeeld door creatieve bedrijvigheid, muziek of jeugd, kan de noodzakelijke vitaliteit versterken en betekent een betere profilering naar de consument. Het Kunstrondje Dordt en de Vleeshouwersstraat zijn hiervan goede voorbeelden. De extra impuls aan de Voorstraat Noord is een aanzet, die wel vervolg vraagt in de regelgeving ten aanzien van vestigingsvoorwaarden in het bestemmingsplan. In het kader van thematisering past ook een opmerking over de wenselijkheid van het deels verplaatsen van de markt naar het Bagijnhof, zodat ruimte vrijkomt voor het organiseren van evenementen op het Statenplein. De evenementenfunctie is voor het functioneren van binnensteden inmiddels van onschatbare waarde gebleken.



Hoe worden de entrees verbeterd?

Deze kaart gaat over de kansen om de eerste kennismaking met de binnenstad te veraangename. Steeds meer bezoekers arriveren met de waterbussen van de overzijde. Dat stelt eisen aan de manier waarop de bezoekers hun weg vervolgen. Dat geldt evenzeer voor de 'traditionele' entrees als de parkeergarages, de bushaltes en het NS station. Bij deze kaart past ook de opgave om de binnenstad op een evenwichtige manier te ontsluiten en te voorzien van een kwalitatieve openbare ruimte.

Zoeklocatie nieuwe parkeergarages

Parkeergarages vormen bronpunten die van essentieel belang zijn voor de vitaliteit van de binnenstad. Bezoekers redeneren calculerend: als het lukt om snel en eenvoudig te parkeren dan is dat in ieder geval een argument om nog een keer terug te komen. De zoektocht naar een nieuwe parkeergarage beperkt zich niet tot de Dordtse zijde van de rivieren, ook de overzijden inclusief de 'Park and Sail' voorzieningen aan Oostpoort en Alblasterdam moeten daarin betrokken worden. In de binnenstad zijn de publieke parkeergarages in het zuidelijk deel geconcentreerd. Het oostelijk deel van de binnenstad is in dat opzicht aanmerkelijk minder goed bedeed. Daar ligt een opgave. Het zoekgebied strekt zich van Papendrecht tot het Vrieseplein. Voor wat betreft de verkeersafwikkeling kan worden aangesloten bij de recente besluiten rond de evaluatie van het Verkeersplan Binnenstad.

Verbeteren looproutes

De looproutes vormen als het ware de oprijlaan naar de winkels, cafés, culturele voorzieningen en alle andere functies van de binnenstad. Dat stelt belangrijke eisen aan de kwaliteit van deze routes. De vernieuwing van de looproutes kan op verschillende manieren gestalte krijgen: functioneel door kleinschalige functies toe te voegen en ruimtelijk door een zorgvuldig ingerichte openbare ruimte. Versterken van de kwaliteit van de route van station naar Spuiboulevard staat hoog op het verlanglijstje, maar ook verder in het Kernwinkelgebied mag het kwaliteitsniveau nog onder de loep

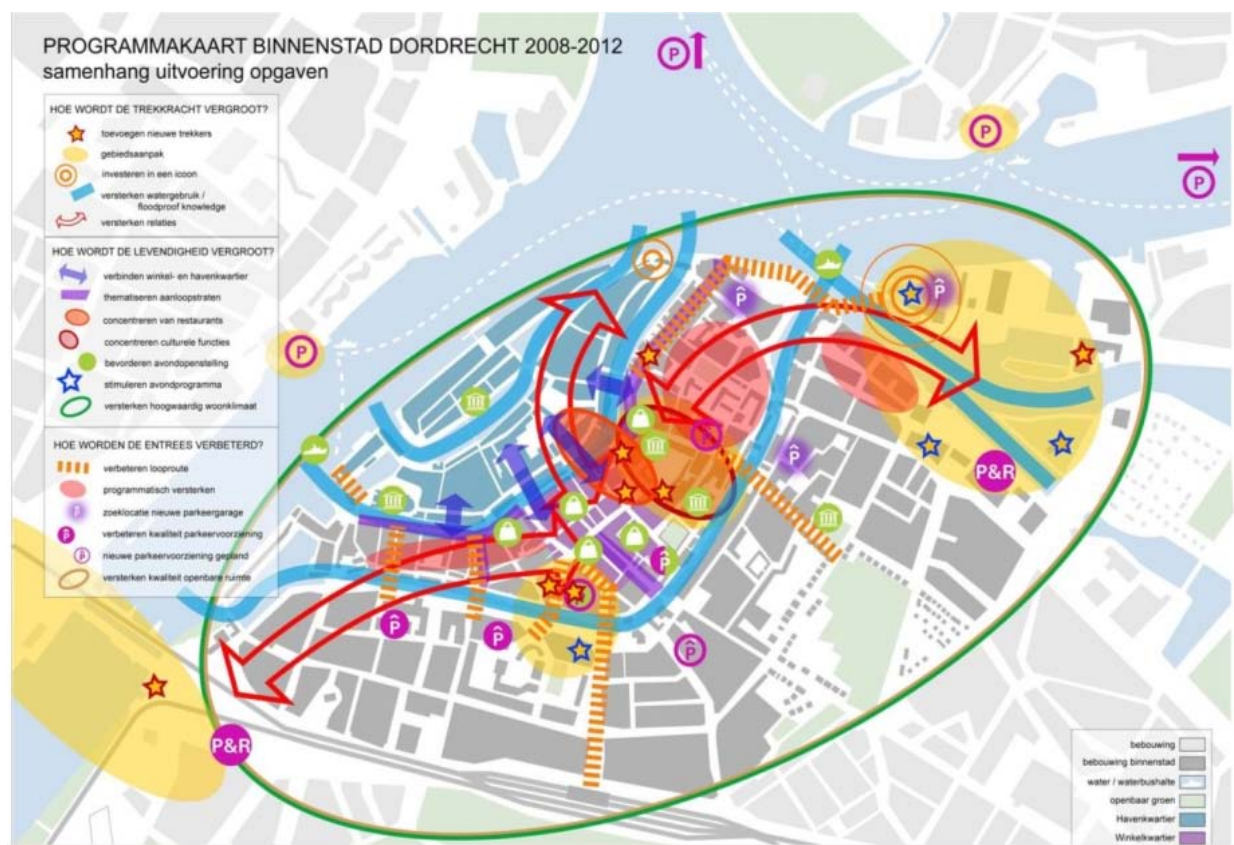
worden genomen. De ervaring leert dat investeren in de kwaliteit van openbare ruimte een sterk multipliereffect sorteert.

Verbeteren kwaliteit parkeervoorzieningen

De parkeervoorzieningen vormen vaak de eerste kennismaking met een stad en leveren een bijdrage aan de gastvrijheid van de binnenstad. Dat stelt hoge eisen aan de kwaliteit van deze voorzieningen. Deze kwaliteit laat bij de huidige publieke parkeervoorzieningen aan de Spuiboulevard te wensen over. De opgave is feitelijk om alle bestaande parkeervoorzieningen te optimaliseren en nieuwe voorzieningen de kwaliteitseisen van deze tijd mee te geven. De recente vernieuwing van de parkeerterreinen Energiehuis en Weeskinderendijk zijn daar een goed voorbeeld van.

Functioneel verrijken

De binnenstad kent een aantal plekken waar in functionele zin kansen zijn weggelegd. De Bleijenhoek, Boogjes en Lijnbaan zijn nu gebieden die in de luwte van het winkelapparaat liggen. Ze liggen in relatie tot de (nieuwe) bronpunten in de stad echter wel zeer strategisch. Dat is een kwaliteit en een uitstekende voedingsbodem voor kleinschalige functies. In het kader van het bestemmingsplan moet gezocht worden naar een juist evenwicht tussen woonkwaliteit en kwaliteit als onderdeel van een goed functionerende binnenstad. Het primaat moet hier op wonen liggen, maar in de aanlopen naar de gebieden met stedelijke functies moet meer ruimte zijn voor functiemenging.



5.3 Beschermd Stadsgezicht/ruimtelijke structuren

bebouwings- en verkavelingsstructuur

De binnenstad is aangewezen tot Beschermd Stadsgezicht en dat betekent dat er sprake is van waardevolle structuren, bebouwing en inrichting van openbare ruimten

Veel straten in het plangebied hebben straatwanden met cultuurhistorische betekenis. Het is van belang die wanden te bewaren en waar nodig (en mogelijk) te verbeteren. Naast het belang van de rooilijn, schaal en bouwhoogte gaat het hierbij om onderwerpen als de verpanding en de verschijningsvorm.

Er zijn ook straatwanden die deze betekenis niet hebben; in deze straten is -wel in de rooilijn en binnen de gestelde hoogtematen- verandering van de gevelwand in principe toelaatbaar.

Voorts is er in een aantal situaties aan de van de straat afgekeerde zijde eveneens sprake van een historische structuur, i.c. achterzijden Voorstraat-noordzijde, Wijnstraat-zuidzijde en achterzijde Wolwevershaven. Het gaat hier om de samenhang tussen bebouwing en de (privé)tuinen, veelal gelegen aan het water. Bij het bebouwen en/of inrichten van die gronden dient ook hier de historische structuur mede uitgangspunt te zijn.

Uitgangspunt is dat de bebouwings- en verkavelingsstructuur behouden blijft, of zonodig wordt hersteld. Bij herstel van de bebouwingsstructuur valt te denken aan de locaties, als het Sint Suraplein, de hoek Vleeshouwersstraat/Houttuinen. De in de geldende bestemmingsplannen voor die locaties opgenomen bouw mogelijkheden worden gehandhaafd, waarbij een combinatie met de thans ter plaatse voorkomende parkeerfunctie, wordt nagestreefd.

In het algemeen wordt door herstel en/of behoedzame vervanging van panden gestreefd naar behoud van het historische bebouwingsbeeld. Dat beeld wordt bepaald door het feit, dat elk pand afzonderlijk is vormgegeven, in verschillende tijden. Hierdoor ontstaat een grote afwisseling in architectuur, verschijning en volume. De verkaveling bestaat uit relatief smalle, diepe percelen. Bijzondere gebouwen onderscheiden zich van de rest door een grotere perceelsbreedte.

De gevels zijn over het algemeen in de rooilijn geplaatst en zijn aan de straatzijde niet voorzien van erkers of andere uitkragende bouwdelen van enige omvang. Aan de achterzijde van de panden, met name aan de Oude Maas, is wel veelvuldig gebruik gemaakt van erkers en balkons aan de gevel. Dit kan welhaast als karakteristiek voor het aanzien van de watergevels aan de Oude Maas worden genoemd. Karakteristiek is echter ook dat er niet in iedere situatie sprake is van bebouwing tot aan het water; evenals aan de noordzijde van de Voorstraatshaven dragen de aanwezige tuinen bij aan de structuur ter plaatse en volledige bebouwing dient dan ook te worden voorkomen.

De huidige achtergevelrooilijnen, het gaat daarbij om de zogenaamde hoofdbebouwing, is uitgangspunt voor regeling in dit bestemmingsplan. Hetzelfde geldt voor de bouwhoogten. De huidige achtergevelrooilijnen en bouwhoogten bepalen mede de karakteristiek en worden om die reden vastgelegd. Deze wijze van regeling verdient voorkeur boven het thans zonder meer oprekken van bouw mogelijkheden door het verleggen van achtergevelrooilijnen en toestaan van grotere bouwhoogten, zonder concrete plannen. Als er concrete plannen komen, dan worden die van geval tot geval en in relatie tot de directe omgevingsfactoren beoordeeld. Het behoud van "het historisch bebouwingsbeeld, de karakteristiek, het beschermd stadsgezicht", is dan maatgevend in de beoordeling.

Openbare ruimten

Waardevolle inrichtingen van openbare ruimten dienen behouden te blijven. Nieuwe inrichtingen richten zich naar de principes die ten grondslag liggen aan waardevolle bestaande inrichtingen.

Voor de binnenstad van Dordrecht geldt, dat de straten vanouds zijn ingericht in drie of vijf stroken. De eenvoudige straten kennen stoepen langs de gevels en een rijbaan die bestraat is met gebakken klinkers. Bij de belangrijke straten wordt de rijbaan nog eens in drie delen verdeeld. In dat geval worden de stoepen van de rijbaan gescheiden door een rabatstrook.

In het plangebied wordt de oorspronkelijke inrichting met natuurkeien nog aangetroffen in de Grotekerksbuurt, de Groenmarkt, de Wijnstraat en op de kades van de havens.

De openbare ruimten in het havengebied zijn onder te verdelen in kades, water en straten. De rivierkades hebben een ander karakter dan de havenkades. Door de ligging aan de rivier hebben de rivierkades een wijds karakter met zicht op de scheepvaart, de spoorbrug en Zwijndrecht.

De havenkades hebben een meer gesloten karakter en zijn meer stedelijke ruimtes.

De straten in het havengebied zijn over het algemeen smal van profiel. De gesloten bebouwing aan de

straten zorgt voor een sterk besloten karakter.

Tussen de straten en de kades (rivier- en havenkades) bestaat een groot ruimtelijk contrast, hetgeen één van de kwaliteiten van het havengebied is.

In het kernwinkelgebied heeft de openbare ruimte de laatste jaren steeds meer uitstraling gekregen, waarbij in de gebruikte materialen eenheid is te herkennen. Het straatmeubilair, zoals prullenbakken en verlichting, completeren die eenheid.

In het woongebied de Bleijenhoek worden nog weinig oorspronkelijke straatinrichtingen aangetroffen. Bij eventuele herinrichting dient een meer historische inrichting weer te worden overwogen.

Het project "Kwaliteit Openbare Ruimte" ziet toe op het behoud en -waar nodig- verbetering van de inrichtingen van de openbare ruimten in het plangebied.

Groengebieden

Het groen in het plangebied is te onderscheiden in openbaar- en privé groen. Het openbaar groen bestaat uit een bomenstructuur langs de Nieuwe Haven, de Buiten Walevest, de Wolwevershaven, het Vlak, het Damiate Bolwerk, bomen op het Groothoofd. Deze bomen begeleiden de kaden en zorgen, door het contrast met de stenige omgeving, voor een groen karakter. Behoud van dit openbaar groen, waarbij op het Groothoofd een rij bomen zou kunnen verdwijnen, is van belang.

Naast het openbaar groen bevat het plangebied, enkele groene privé-gebieden en binnengebieden, die een rol spelen in de historische structuur.

De tuin van Museum van Gijn, de tuin van Dordrechts museum, de tuin achter Buiten Walevest 4, de tuin achter Wijnstraat 34 en 140, het voorterrein Pontonnierskazerne Buiten Walevest 15, het voorterrein woningcomplex Buiten Walevest 74-121, tuin nabij de Veersteiger, Arend Maartenshof, zijn voorbeelden van deze groene privé-gebieden.

Bij de binnenterreinen gaat het om veelal aaneengesloten privé-tuinen met (enkele) grote bomen, zoals bijvoorbeeld de binnenterreinen tussen Wijnstraat, Gravenstraat, Kuipershaven, Schrijversstraat en dat tussen Wijnstraat, Schrijversstraat, Kuipershaven en Palingstraat. Er is sprake van een contrast tussen de drukke openbare zijde van de bebouwing en de besloten rustige binnenterreinen.

Door een aaneenschakeling van de privé-tuinen kan een groter samenhangend groengebied ontstaan. Door het aangegeven van achtergevelrooilijnen kan worden voorkomen dat de hoofdbebouwing het binnengebied gaat overheersen.

In het plangebied bevinden zich voorts "groenplekken" waar een wandelaar even kan uitrusten en genieten van het uitzicht over het water, bijvoorbeeld het Groothoofd, Damiate Bolwerk, Vlak, Aardappelmarkt, Hooikade, Blauwpoortsplein, Houttuinen, Draai. Behoud van deze plekken en hun functie is vanzelfsprekend.

Havens

In het plangebied liggen de Wolwevershaven, de Nieuwe Haven, de Kalkhaven, het Maartensgat, de Bomhaven, de Leuehaven, de Wijnhaven en de Voorstraatshaven. De aanwezigheid van de havens bepalen voor een belangrijk gedeelte de karakteristiek van het gebied. Dit geldt voor de ruimtelijke aanwezigheid van het water, maar ook voor het gebruik van de havens als ligplaats voor vaartuigen. De havens kennen niet allemaal hetzelfde gebruik. De Wolwevershaven is in hoofdzaak gereserveerd als ligplaats voor vaartuigen van de "bruine vloot" en de Nieuwe Haven, Maartensgat, en de Wijnhaven zijn bedoeld als ligplaats voor pleziervaartuigen.

De Kalkhaven, de Bomhaven en de Leuehaven zijn – evenals de Oude Maas en de Beneden Merwede- gericht op het aanbieden van ligplaatsen voor de beroepsvaart. De Kalkhaven kan in de toekomst een functie krijgen voor pleziervaartuigen.

In de Kalkhaven en langs een deel van de Oude Maas vinden bovendien activiteiten in de sfeer van scheepsreparatie plaats. Van oudsher kenmerkend voor het gebied, maar in de loop der jaren steeds meer verworden tot een bedrijvigheid in de sfeer van scheepswerven, die niet in de binnenstad thuishoort. De in het geldende bestemmingsplan opgenomen regeling, dat een dergelijk bedrijf niet kan, dient te worden gehandhaafd.

Het hiervoor beschreven gebruik van de havens dient in het bestemmingsplan tot uiting te komen.

5.4 Projecten/activiteiten

Er is de afgelopen jaren veel gebeurd in de binnenstad en allerlei ontwikkelingen, waarvan vele gebaseerd op het in 1996 vastgestelde Ondernemingsplan Binnenstad, hebben bijgedragen aan een toename van het aantal bezoekers en een groei van de werkgelegenheid.

Maar de binnenstad is daarmee niet af, het is een dynamisch gebied waar telkens in geïnvesteerd en ontwikkeld moet worden om de huidige impact minimaal vast te houden en te proberen dat nog verder te verbeteren. Of het nu gaat om wonen, economie, cultuur, vermaak, ook in de binnenstad van Dordrecht staan de ontwikkelingen niet stil. Er staan verschillende projecten/activiteiten op stapel en daarmee dient in het onderhavige bestemmingsplan rekening te worden gehouden.

Stadswerven

Een nieuw te ontwikkelen gebied direct tegen de historische binnenstad op een aantrekkelijke locatie gericht op woningbouw en centrumfuncties. Door de ligging en de voorgenomen functies is er feitelijk sprake van een uitbreiding van de binnenstad.

Hoewel het gebied Stadswerven niet is opgenomen in het bestemmingsplan "Binnenstad" (er is in 2005 een afzonderlijk bestemmingsplan vastgesteld) wordt het project Stadswerven hier toch genoemd vanwege de wens om de Stadswerven en de binnenstad met elkaar te verbinden c.q. aandacht te hebben voor de onderlinge relatie.

Het Hofkwartier

Het deel van de binnenstad dat het Hofkwartier wordt genoemd, wordt begrensd door de Voorstraat, de Nieuwstraat, het Steegoversloot en de Spuihaven. Het is een historisch woon-werkgebied met een museum en een aantal culturele en educatieve instellingen.

Al eeuwenlang is het Hofkwartier een broedplaats voor bijzondere maatschappelijke en culturele ontwikkelingen.

Het Hofkwartier moet de komende jaren historisch Dordrecht op de nationale kaart zetten. Het Hof en de omgeving wordt een ontmoetingsplek waar Geschiedenis, Maatschappij en Kunsten zijn gekoppeld aan wetenschap, cultuuroverdracht en ondernemerschap. Het resultaat leidt tot verrassende verbindingen die elkaar wederzijds bevruchten. Het Hofkwartier groeit daarmee uit tot een innovatieve, historische ontmoetingsplek voor heroriëntatie, reflectie en inspiratie. Het wordt een thuis voor immateriële zaken, passend bij de behoeften van vandaag en morgen. Nieuwe, ondernemende generaties zullen zich er thuis voelen. Bezoekers, bewoners, studenten, kunstenaars en ondernemers spelen er allemaal een rol. Ze zijn niet alleen voorbijganger en toeschouwer, maar ook producent en afnemer.

Er is in 2007 een structuurplan opgesteld dat ruimte biedt voor nieuwe ontwikkelingen, zoals uitbreiding van het Dordrechts Museum, de vestiging van het nieuwe cultuur historische centrum DiEP en een nieuwe inrichting van de tuinen en het openbaar gebied.

Achterom-Bagijnhof

Het Achterom-Bagijnhof is, ná de herinrichting van de Spuiboulevard (1998/1999) en het Statenplein (2002) het derde grote project in de binnenstad.

Het gebied Achterom-Bagijnhof omvat de volgende bebouwing en openbare ruimte:

- winkelpanden aan het Bagijnhof (o.a. C & A, Hema)
- winkel-/woonpanden aan de oostzijde van het Achterom, inclusief parkeergarage
- winkel-/woonpanden westzijde Achterom
- winkel-/woonpanden aan de Spuiboulevard
- winkel-/woonpanden aan de Johan de Wittstraat
- de Achteromplaats

Doel van het herontwikkelen van Achterom-Bagijnhof is het creëren van een sfeervoller en kwalitatief hoogwaardiger woon-/winkelgebied. Enerzijds door verbouw en nieuwbouw, anderzijds door de openbare ruimte opnieuw in te richten.

Bovendien moeten de aanpassingen ervoor zorgen dat de entrees naar de historische binnenstad en het kernwinkelgebied, ter hoogte van de Johan de Wittstraat en het Achterom, voor bezoekers duidelijker herkenbaar worden. De wand aan de Spuiboulevard moet meer uitstraling krijgen. Door het verspringen van de voorgevelrooilijn en het verschil in hoogtes kunnen er als het ware drie

verschillende bouwblokken te ontstaan. De 'toren' markeert vanaf het station gezien de entree van de binnenstad.

De rooilijn aan de Johan de Wittstraat wordt iets naar voren verplaatst. Vanaf de brug gezien wordt de Johan de Wittstraat in de richting van het Bagijnhof daardoor smaller. Het versterkt ook hier, evenals bij de maatcorrectie van het Achterom, de identiteit van het centrum.

Het historische bankgebouw aan het Bagijnhof (nu Fortisbank en rijksmonument) zal in de nabije toekomst meer in het oog springen. Belangrijk voor het functioneren van het kernwinkelgebied is, dat de verbinding tussen Bagijnhof en de Drievriendenhof wordt versterkt.

Voorstraat-Noord

Voorstraat-Noord wordt veelal getypeerd als aanloopwinkelstraat naar het kernwinkelgebied.

Een aanloopstraat kan gedefinieerd worden als een aanlooproute, een corridor, vanuit een bronpunt als een parkeergarage, waterbus of bushalte, naar het kernwinkelgebied.

Door de grote investeringen in het kernwinkelgebied staan de aanloopstraten in de binnenstad enigszins onder druk. Vanuit de Voorstraat-Noord gezien is daarbij bovendien van belang dat het kernwinkelgebied door de investeringen van de laatste jaren verder naar het zuiden is gezakt. Als corridor naar het kernwinkelgebied moet Voorstraat-Noord het vooral hebben van de bezoekers die met de Waterbus/ Fast Ferry arriveren en, in de toekomst, van fietsers en voetgangers vanuit de Riedijkshaven en de Stadswerven.

Mede dankzij de investeringen begin jaren 90 van de vorige eeuw, is in de Voorstraat-Noord de eerste aanzet te zien van wat in beleidstermen wel een *dwaalmilieu* genoemd wordt. Een straat waar de bezoeker graag rondsloentert en snuffelt in bijzondere winkels, galeries en culturele instellingen. Voor een volwaardig dwaalmilieu is het aanbod van functies nog te beperkt en de verblijfskwaliteit nog onvoldoende, maar het begin is er. Daarin onderscheidt Voorstraat-Noord zich van de andere aanloopstraten in de Dordtse binnenstad.

Ongeveer éénderde deel van de ondernemers die aangesloten zijn bij het Kunstrandje Dordt is gevestigd in de Voorstraat-Noord. Daarnaast bevindt er zich een aantal culturele hotspots, zoals Intermezzo, het CBK en Pictura, waar regelmatig activiteiten en exposities plaatsvinden.

Van een volwaardig dwaalmilieu is echter nog geen sprake. Tijdens het Kunstrandje Dordt wordt de straat nu goed bezocht en in iets mindere mate geldt dit ook voor de zaterdag. De rest van de week komt er echter weinig doelgericht of dwalend publiek. Dit heeft te maken met het feit dat veel winkels slechts beperkt geopend zijn.

Toch is er voldoende basis om Voorstraat-Noord te ontwikkelen tot een dwaalmilieu met grootstedelijk creatief, cultureel klimaat dat bijdraagt aan de complete stad.

Deze basis wordt gevormd door de volgende factoren:

1. het eigen creatieve en culturele karakter dat de straat nu al heeft
2. opgenomen in het toeristische rondje Dordt
3. veel ondernemers uit het Kunstrandje Dordt
4. de nabijheid van Hofkwartier, kernwinkelgebied en Groothoofd
5. een aantal in antiek, kunst, curiosa of cultuur gespecialiseerde ondernemingen / instellingen met een sterke aantrekkingskracht en vaste klantenkring
6. beschikbaarheid van betaalbaar onroerend goed met diverse vloeroppervlakken
7. toenemende belangstelling voor de straat onder creatieve ondernemers
8. toenemend (toeristisch) bezoek dat arriveert op de Merwekade

Voor het functioneren van de binnenstad als samenhangend geheel, is het cruciaal dat er ruimtelijk en functioneel verbinding bestaat tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de binnenstad. Ongeacht wat de uiteindelijke invulling van de Stadswerven zal zijn, zal het een stevige uitdaging zijn om dit nieuwe deel fysiek en psychologisch goed te verbinden met het historische deel van de binnenstad. Het Groothoofd is in potentie één van de mooiste horecalocaties van Nederland, maar de verbinding met de rest van de stad is matig.

De Merwekade wordt steeds meer de stadsentree die het ooit was, maar het ontbreekt aan ruimtelijke verbinding en aan duidelijke routes naar de diverse onderdelen van de binnenstad. Via de Voorstraat-Noord liggen kansen om deze verbinding tot stand te brengen. Dat vraagt wel om een sterkere ruimtelijke verbinding aan de noord- en de zuidkant van de Voorstraat-Noord.

De Wijnhaven biedt in iets mindere mate dezelfde kans om verbinding te realiseren maar dan over water. Om de unieke kwaliteit van het vele water rondom, maar vooral ook *in* de binnenstad echt goed te kunnen benutten, zal de Merwekade verder ontwikkeld moeten worden als transferium van diverse soorten vervoer over water. Door daar kleinere vormen van vervoer, zoals taxibootjes en fluisterboten aan toe te voegen, kan de binnenstad via de Wijnhaven ook over water bereikt worden. Niet alleen voor toeristen maar ook voor inwoners van stad en regio die met taxi- of privé-bootje de binnenstad binnenkomen.

Grote Markt

Mede in opdracht van het gemeentebestuur is onderzoek verricht naar de toekomst van de Grote Markt. In februari 2003 is een document verschenen met als titel "Dordrecht tussen Voorstraatshaven en Nieuwe Haven, stadsreparatie rondom Grote Markt en Groenmarkt".

Het onderzoek concludeert ondermeer dat door het wegvallen van de marktfunctie geen behoefte meer bestaat aan een plein van de huidige omvang. De huidige functie van openbare ruimte, als parkeerterrein voor bewoners en belanghebbenden, sluit niet goed aan op de waardigheid van dit stuk historische binnenstad. Er worden voorstellen gedaan voor andere routes en het toevoegen van bebouwing, gericht op het beter inpassen in het stedelijk weefsel en het aansluiten bij de historische structuur.

Ook in latere studies is tot een soortgelijke conclusie gekomen.

Het moment van uiteindelijke planuitvoering is mede afhankelijk van de medewerking die kan worden verkregen van eigenaren/beleggers van wooncomplexen in de dit plangebied. Contacten daarover zijn gelegd, maar momenteel nog niet zodanig concreet, dat opname van dit planvoorstel in het onderhavige bestemmingsplan gerechtvaardigd is. Zodra deze situatie zich wel aandient zal aanpassing van het bestemmingsplan op dit onderdeel moeten plaatsvinden.

Groothoofd

Het Groothoofd is gelegen aan het rivierenknooppunt Beneden Merwede, Noord en Oude Maas en daarmee op één van de mooiste plekken. Het Groothoofd is een locatie waar de nodige horecabedrijven zijn gevestigd en waar mogelijkheden van terrassen volop aanwezig zijn. Een prima plek, die het in zich heeft om te functioneren als verblijfsplek.

Zomers functioneert het over het algemeen wel, maar 's winters is het stil, uitgestorven.

Reeds in 1998 zijn ideeën gepresenteerd voor het aanbrengen van serres (winterterrassen) aan de horecapanden aan het Groothoofd. In de destijds gehouden inspraakronden is over het algemeen negatief gereageerd op het aanbrengen van serres. Veel insprekers waren van mening dat "alles moet blijven, zoals het is".

Het streven naar een betere bezetting van de horecagelegenheden buiten het terrasseizoen en ook een aantrekkelijker uitstraling van het Groothoofd rechtvaardigden naar de mening van het gemeentebestuur toch het doen van verder onderzoek en planaanpassingen. Eén van de voorstellen was de voorgestelde aanbouw van hotel Bellevue aan te passen om zo mogelijk tegemoet te komen aan de zorg die uitgesproken wordt in de zienswijze van de (toenmalige) Rijksdienst voor de Monumentenzorg.

In 2008 is een bouwvergunning verleend voor o.a. een serre bij hotel Bellevue; bij andere horeca-gelegenheden zijn reeds serres gerealiseerd en er zijn initiatieven voor meer serres.

Parkeergarage Steegoversloot

Na verhuizing van het Da Vinci College aan het Steegoversloot naar het Leerpark komt de locatie aan het Steegoversloot beschikbaar voor andere doeleinden. Gezien de opbouw van de stad en de behoefte aan parkeergelegenheid in dit gedeelte van de stad, heeft de gemeenteraad op 7 juli 2009 besloten over te gaan tot de realisatie van een parkeergarage met 200 plaatsen op de vrijkomende locatie achter het Steegoversloot. In bijlage 1 is het raadsvoorstel opgenomen dat behoort bij deze besluitvorming en waarin de noodzaak van deze parkeergarage is beschreven.

Er is voorkeur voor een ondergrondse parkeergarage, maar een (deels) bovengrondse parkeergarage is eveneens denkbaar. In deze laatste situatie is het van belang de parkeergarage zo veel mogelijk met een schil met andere functies te omgeven.

Het gebouw Steegoversloot (38-40) is een rijksmonument en blijft bewaard. De achterbebouwing van de school wordt afgebroken.

Bovenop de garage (of bij een bovengrondse garage in de schil er omheen) kan een nog nader te bepalen programma worden gerealiseerd, passend binnen de regeling van het bestemmingsplan voor het Steegoversloot c.a. De nieuwe bebouwing op de locatie dient bovendien bij te dragen aan herstel van de stedenbouwkundige structuur in de Bleijenhoek en dient qua massa en uitwerking te passen in

de opbouw en kleinschaligheid van het binnenstadsmilieu. Het Steegoversloot is een gaaf onderdeel van de beschermde binnenstadsstructuur, zowel qua samenstelling van de bebouwing als qua straatprofiel. De historische bebouwing bestaat op de betreffende locatie uitsluitend uit rijksmonumenten en beeldbepalende panden. Deze karakteristieke panden blijven gehandhaafd. De ingang/uitgang van de garage ligt aan het Stek.

In een uitgevoerd haalbaarheidsonderzoek is aandacht besteed aan de aanrijroutes, de verkeersveiligheid, geluidhinder, luchtkwaliteit, trillingen, sociale veiligheid (zie voor de milieuonderdelen ook het Hoofdstuk Milieu).

Verkeer, vervoer en parkeren

Steeds meer mensen ontdekken de binnenstad van Dordrecht en alle activiteiten vragen steeds meer ruimte. Om de stad aantrekkelijk en leefbaar te houden is het verkeer gereguleerd. Met de uitvoering van het verkeersplan Binnenstad is een autoluw gebied ontstaan en heeft de voetganger de ruimte gekregen. Uitgangspunt is dat dit wordt gehandhaafd.

De afgelopen jaren heeft het bezoek aan de binnenstad zich snel ontwikkeld, mede als gevolg van de herinrichting van het Statenplein. Ook de komende jaren wordt een verdere groei van het bezoek aan de binnenstad voorzien door onder andere de ontwikkeling van het Achterom, de ontwikkeling van het Hofkwartier en een zich doorzettende autonome groei. Deze groei zal leiden tot een grotere parkeerbehoefte.

Uitgangspunt voor de bezoekers is, dat 40% met de auto komt. De overige bezoekers komen met het openbaar vervoer, fiets of maken gebruik van parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad (Enecoterrein en Weeskinderendijk) of in de toekomst langs de N3.

In de Visie en Strategienota van het Mobiliteitsplan wordt voor 2015 een tekort van 1900 parkeerplaatsen genoemd: 700 voor bewoners en 1200 voor bezoekers. De in pandige c.q. ondergrondse) garages aan het Achterom en locatie(s) in de schil/binnenstad zijn nodig om genoemd tekort op te vangen.

Naast deze vooral op bezoekers gerichte verkeersaspecten en grootschalige parkeervoorzieningen dient ook op kleinere schaal bij de verbouw- of nieuwbouw van panden in de historische binnenstad aandacht te zijn voor het parkeren.

Bijna overal geldt gemengd parkeren. Een uitzondering is het kernwinkelgebied. Dit is voor het grootste gedeelte gereserveerd voor vergunninghouders. Gemengd parkeren betekent dat zowel een vergunninghouder, als een bezoeker mag parkeren op de beschikbare parkeerplaatsen. Door het gemengd parkeren zijn veel parkeerplaatsen overdag beschikbaar voor zowel vergunninghouders als bezoekers. Omdat deze twee doelgroepen op andere tijden van de dag gebruik willen maken van een parkeerplaats, wordt hiermee de beschikbare parkeercapaciteit zo optimaal mogelijk benut en hiermee de mogelijkheden om te kunnen parkeren vergroot. Met de mengvorm is de beschikbaarheid en het gebruik van parkeerplaatsen zo optimaal mogelijk voor diverse doelgroepen. Met de mengvorm is het mogelijk exclusieve vergunninghouderplaatsen ook te laten gebruiken door bezoekers met een parkeerticket zonder parkeerduurbepalingen. Een maximale parkeerduur geldt alleen voor enkele 'runshop' plaatsen.

Naast vergunningen en gebruik van de parkeerautomaat op straat kan met behulp van een persoonlijke parkeermeter op maat worden betaald. Voor bewoners zijn er tevens vanuit sociaal oogpunt bezoekerskaarten beschikbaar tegen een acceptabel laag tarief.

De criteria voor vergunningverlening zijn in de parkeerbeleidsregels vastgelegd.

Voor de vergunningverlening geldt als richtlijn dat er maximaal twee vergunningen per adres worden verleend. Het verlenen van een eerste vergunning is gegarandeerd, tenzij;

- er op één adres verschillende huishoudens zijn gevestigd
- er geen parkeerplaatsen op eigen terrein (POET) aanwezig zijn
- er (gebiedsgebonden) uitvoeringsregels gelden.

Uitgangspunt is dat wordt voorzien in de parkeerbehoefte die de betreffende functie oproept. Indien er op de locatie meer ruimte beschikbaar is, is het mogelijk een groter aantal parkeerplaatsen te maken ten behoeve van de opvang van het parkeren uit de omgeving.

Mocht het onmogelijk zijn om te voldoen aan het aantal benodigde parkeerplaatsen, dan dient te worden bezien of aanpassing van het betreffende programma leidt tot minder benodigde parkeerplaatsen en vervolgens worden uitvoeringsregels opgesteld.

Voor de bepaling van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt gebruik gemaakt van het ASVV.

In uitvoeringsregels wordt aangegeven of bewoners/bedrijven wel of niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat. Indien dat niet het geval is kan bijvoorbeeld een commercieel abonnement in een parkeergarage worden aangeschaft.

Door de mengvorm (betaald -en vergunninghoudersparkeren) met daarbij enkele exclusieve kortparkeerplaatsen, is er een zelfregulerend systeem van parkeermaatregelen met sturing op tarief beschikbaar. Het principe voor de parkeertarieven is hoe dicht bij het kernwinkelgebied, hoe duurder het is, waarbij het tarief voor het parkeren op een gehandicapten parkeerplaats in het gehele gebied gelijk is aan het laagste betaald parkeertarief. Het tarief voor parkeren in de gemeentelijke parkeergarages Veemarkt, Spuihaven en Riedijkshaven is goedkoper dan parkeren op straat. In de avond en 's nachts kennen deze gemeentelijke parkeergarages zelfs tussen 18:00 en 3:00 uur een tarief dat gelijk is aan het eenmalige uurtarief. Op de flanken kent op acceptabele loopafstanden van de binnenstad (Weeskinderendijk en Energiehuis) kent de gemeente gratis parkeermogelijkheden. Door middel van frequente parkeertellingen wordt bijgehouden hoe de werkelijke parkeerdruk zich overal ontwikkelt. Als de parkeerdruk door bezoekersparkeren te hoog oploopt, dan kunnen aanvullende maatregelen worden genomen. Hierbij kan worden gedacht aan: verhoging van het parkeertarief, beperking van de maximale parkeerdruk, reservering parkeerplaatsen voor vergunninghouders, of een combinatie van dergelijke maatregelen.

De bereikbaarheid van de binnenstad over water heeft de blijvende aandacht. Het is een prima manier om vanuit de regio de binnenstad te bezoeken. Voorzieningen op het water en/of op de kaden en aantrekkelijke routes vanaf de aanlegplaatsen naar de verschillende voorzieningen in de binnenstad dienen de aantrekkelijkheid te vergroten.

Lichtplan

De gemeenteraad stelde in 2006 het Lichtplan Binnenstad Dordrecht 2005-2015 vast. Dit lichtplan is naast veiligheid en leefbaarheid vooral gericht op verhoging van de nachtelijke sfeer. Dit als een uitnodiging aan gasten om hun verblijf te verlengen. Het Lichtplan Binnenstad omvat daarom naast het reguliere lichtbeleid, een aantal ingrijpende nieuwe verlichtingsideeën voor de Dordtse binnenstad. Alle voorgestelde projecten samen geven het prachtige beschermde rivieraanzicht van Dordrecht straks de nachtelijke uitstraling die het verdient.

De uitvoering van het lichtplan is inmiddels in volle gang. De bruggen en steigerverlichting over en langs de Voorstraatshaven is gerealiseerd. Evenals de vervanging van de openbare verlichting. Ook is een aantal monumenten uitgelicht: o.a. de Nieuwkerk, het Stadhuis en de Grote Kerk.

Toerisme/evenementen

Het bezoek aan de stad door toeristen is van groot belang voor het economisch functioneren van de binnenstad. Uitgangspunt is dan ook dat blijvend wordt ingezet op de marketing van "het product Dordrecht". De voorziene ontwikkelingen in het Hofkwartier zullen, naast alle reeds bestaande voorzieningen en activiteiten, een belangrijke rol kunnen gaan vervullen. Uiteraard blijven een aantrekkelijk winkelgebied, kwalitatief goede horeca (met terrassen), een nette openbare ruimte, de organisatie van evenementen, heel belangrijk voor het binnenhalen van de toeristen.

Er moeten zonodig (flankerende) maatregelen worden genomen om bij te dragen aan het toeristisch product. Gedacht kan worden aan stallingruimte voor autobussen, aantrekkelijker maken van de wandelroute vanaf het station, aantrekkelijke halteplaatsen voor waterbus/fast ferry en busvervoer, bewaakte stallingruimte voor (brom)fietsen.

Ook de toeristische "rondjes Dordt" dienen in dit plangebied verder te worden vormgegeven. Het gaat daarbij om:

- Rondje Dordt

Het Rondje Dordt is een wandeling door de historische binnenstad van Dordrecht. De wandelroute is drie kilometer lang. Onderweg zijn verschillende monumenten en musea te bezoeken. Langs deze route bevinden zich ook de Spreekende Gevels.

- Kunstrondje Dordt

Iedere eerste zondag van de maand zijn zo'n 60 ateliers, galleries, antiquariaten, kunst-, curiosa-, en antiekwinkels in de binnenstad open.

- Waterrondje Dordt

De binnenstad ontdekken vanaf het water. Met de fluisterboot door de grachten, havens en over de rivier geeft een bijzondere kijk op Dordrecht.

De organisatie van allerlei evenementen is eveneens een prima middel om bezoekers (waaronder toeristen) naar de stad te trekken. Voor dergelijke evenementen kent de Algemene Plaatselijke

Verordening de nodige criteria en dat is voldoende om te beoordelen of vergunning kan worden verleend. Het bestemmingsplan behoeft hierin geen rol te spelen. Om die reden is uitgangspunt dat in het bestemmingsplan uitsluitend wordt geregeld, dat het houden van publieksevenementen in de binnenstad niet strijdig is met de planregels.

Horecabeleid

In de notitie "De Dordtse horeca in ontwikkeling, knelpunten, kansen en plan van aanpak 2007-2012" is het op 22 februari 2002 vastgestelde horecabeleid geëvalueerd. Ook is het aanbod en de omvang van de horeca vergeleken met andere Nederlandse steden. Er is een ontwikkelopgave geformuleerd en er is geformuleerd welke aspecten in het nieuwe bestemmingsplan voor de binnenstad dienen te worden opgenomen:

- * In de horecaconcentratiegebieden is de bestemming primair horeca. Binnenplanse ontheffing voor andere centrumvoorzieningen is mogelijk indien blijkt dat horeca niet rendabel te exploiteren valt als gevolg van beperkingen van het pand of wet- en regelgeving. De woonfunctie wordt hier afgebouwd.
- * Vestiging van lichte en middelzware horeca op schakelpunten is zonder meer mogelijk.
- * Binnen het kernwinkelgebied dient de horeca primair winkelondersteunend te zijn.
- * Op de route van het rondje Dordt zijn restaurants mogelijk na binnenplanse ontheffing, daarbuiten na een zwaardere procedure.
- * Overige initiatieven die niet direct inpasbaar zijn, vragen om maatwerk en dus om zwaardere planjuridische procedures

Vervolgens zijn enkele locaties/gebieden nader beschreven, waarvan onderstaand enkele passages.

Scheffersplein

Het streven is er op gericht dat in 2012 het Scheffersplein niet alleen het terrassenplein van Dordrecht is, maar een uitgaansgebied dat ook 's winters veel publiek trekt. Het plein heeft de potentie om verder uit te groeien tot een aantrekkelijk uitgaansgebied.

Houttuinen

Dit gebied heeft overdag een andere functie dan 's avonds. Overdag komen er vooral (individuele) cultuurtoeristen, die een bezoek brengen aan de Grote Kerk en de havens. In de avond en nacht heeft de horeca aan De Houttuinen vooral een uitgaansfunctie voor de jeugd tot ongeveer 25 jaar. De ontwikkelpotentie voor dit gebied ligt in de panden aan de Houttuinen zelf waarbij het deel dat aan het water ligt, verder kan ontwikkeld worden tot zelfstandige horeca die een link heeft met het watertoerisme.

Groothoofd

Het Groothoofd is één van de mooiste en meest karakteristieke locaties van Dordrecht en daarmee in potentie een ideale locatie om horeca te exploiteren. Mits goed ontwikkeld kan het Groothoofd één van de parels van de Dordtse binnenstad worden.

Ook de westelijke punt van de Merwekade heeft meer potentie als vestigingslocatie voor horeca. De vele cruiseschepen die hier aankomen, maken dat de Merwekade een toeristische stadsentree van betekenis is geworden. De komende jaren zal het actieprogramma zich echter concentreren op verdere ontwikkeling van het Groothoofd.

Het streven is er op gericht dat in 2012 het Groothoofd overdag een toeristische trekpleister is vanwege het unieke uitzicht op de rivieren en de Groothoofdspoort. Het complete blok bestaat dan uit een combinatie van hotel/restaurant Bellevue met cafés inclusief (winter)terrassen.

Nieuwstraat – Statenplein - Hofkwartier

In de Nieuwstraat en aan het Statenplein zitten een paar restaurants en een café. Vanwege de kleine, monumentale pandjes gaat het om relatief kleine ondernemingen. Met uitzondering van de Nieuwstraat-wand blijft het Statenplein winkelgebied met ruimte voor winkelondersteunende horeca. Met de verschuiving van het zwaartepunt van het kernwinkelgebied (en daarmee verschuiving van de looproutes), is het niet langer zinvol om van de horeca in de Nieuwstraat te eisen dat zij winkelondersteunend is.

In de Horecanota binnenstad 2002-2007 werd al aangegeven dat de Nieuwstraat de potentie heeft om een aantrekkelijk eetstraatje te worden. Nu het Hofkwartier tot ontwikkeling komt, liggen er grote kansen om dit te realiseren. Economische kansen omdat het Hofkwartier bezoekers aantrekt en ruimtelijk omdat de Nieuwstraat een verbinding kan vormen tussen het Hofkwartier en het cluster van

restaurants op de kruising Voorstraat-Wijnbrug. Hiermee ontstaat via de Wijnbrug en de horeca in de Wijnstraat ook een horecaroute naar het Scheffersplein.

De horeca in het Hofkwartier wordt in samenhang ontwikkeld zodat er maximale synergie is met het functioneren van de culturele instellingen enerzijds en de binnenstad als aantrekkelijk verblijfsgebied anderzijds.

Andere mogelijke kansen voor verdere ontwikkeling van de Nieuwstraat zijn de kelders van de Berckespoort.

Visbrug – Visstraat - Voorstraat

Op en rondom de Visbrug bevindt zich reeds een aantal horecabedrijven. De kruising Visstraat-Voorstraat biedt een uitgelezen kans om de ruimtelijke structuur van de binnenstad te versterken. Bij het beleven van een binnenstad gaat het om het leiden en verleiden van loopstromen. Indien de omgeving van de Visbrug aantrekkelijker wordt, versterkt dit niet alleen de verbinding tussen het herontwikkelde Bagijnhof en de Voorstraat, maar ook de routing van Voorstraat-West naar het kernwinkelgebied en omgekeerd. Dat dit kruispunt van loopstromen een logische locatie voor horeca is, blijkt ook uit een aantal nieuwe vestigingen dat de afgelopen jaren in dit gebied heeft plaatsgevonden.

De oppervlakte van de openbare ruimte en de aanwezigheid van panden die op eenvoudige wijze uitermate geschikt gemaakt kunnen worden voor aantrekkelijke horeca, maken dat er voldoende potentieel is om deze locatie verder te ontwikkelen tot een horecaconcentratie met terrassen op de Visbrug en horeca in de hoekpanden van de Visstraat.



Kaart ligging horeca-concentratiegebieden

Schakelpunten

In de Horecanotitie 2007-2012 wordt ook een aantal schakelpunten genoemd. Schakelpunten zijn locaties die van betekenis zijn voor de ruimtelijke structuur van de binnenstad zoals die door de

bezoeker beleefd wordt. Het zijn verbindingspunten die, mits aantrekkelijk ontwikkeld, helpen om loopstromen te leiden en te verleiden. Horeca, en met name een terras, kan dit soort schakelpunten versterken.

Op het Spuiplein en kruising Achterom/Spuiboulevard hebben inmiddels ontwikkelingen plaatsgevonden.

De Johan de Wittbrug biedt, mede in het licht van de herontwikkeling van Achterom/Bagijnhof en het postkantoor, kansen voor ontwikkeling van horeca.

Op de Vriesebrug zijn de kiosken herontwikkeld. Aan het Vrieseplein (ligt buiten het onderhavige plangebied) is de druk op het woon- en leefklimaat toegenomen door maatschappelijke voorzieningen in de buurt. Daarom wordt voor deze locatie aangestuurd op lichte vormen van horeca zoals restaurants, al dan niet met een beperkte terrasfunctie.

Ook de steiger van de Waterbus aan de Merwekade wordt in de Horecanota genoemd als schakelpunt. De Merwekade is een stadsentree van toenemende betekenis en het gebied Merwekade/Otto Dickeplein/Riedijkshaven kan samen met de Voorstraat Noord in de toekomst een belangrijke verbinding vormen tussen de Stadswerven en de historische binnenstad. Een herziene visie op dit gebied is daarom gewenst. De rol van horeca zal daarin meegenomen moeten worden.

In het historische havengebied is weinig economische activiteit. Het is wel een belangrijk gebied voor het toerisme. Momenteel zit aan het Vlak en de Aardappelmarkt wat horeca gevestigd. Vooral het Vlak is belangrijk als visueel schakelpunt binnen het toeristische rondje Dordt. Uitbreiding voor horeca (met name op Aardappelmarkt) is vanuit het beleid mogelijk, en bovendien gewenst.



Kaart ligging schakelpunten

Winkelondersteunende horeca en toeristische route

In winkelstraten en aanloopstraten is het mogelijk om (na afwijking via een omgevingsvergunning) winkelondersteunende horeca te vestigen. Deze moet dan overdag geopend zijn en ondersteunend zijn aan het winkelen.

Horeca is ook mogelijk langs de toeristische route indien de betreffende horeca een positieve bijdrage levert aan het functioneren van die route. Ook hier kan vestiging pas na afwijking, zodat het verzoek van geval tot geval kan worden beoordeeld.

Gewenste regeling horeca

Om zoveel mogelijk flexibiliteit te hebben bij de vestiging van horeca is deze functie (= horeca - 1) in dit bestemmingsplan, behoudens de binding van de discotheek, dancing, nachtclub (= horeca - 2) aan de bestaande locaties, bewust niet onderverdeeld in categorieën en/of gebonden aan maximum aantallen. Volstaan wordt met het leggen van een koppeling met de karakteristiek van het gebied, zoals:

- ondersteunend aan het winkelgebied
- ondersteunend aan de schakelpunt
- ondersteunend aan de toeristische route

Voor de ondersteuning van het winkelgebied (de bestemming 'Centrum' en bij de bestemming 'Gemengd' ter plaatse van de zogenaamde aanloopstraat) gaat het om horeca die in ieder geval overdag is geopend en waar ook het winkelend publiek terecht kan. Voorbeelden zijn: automatiek, broodjeszaak, cafetaria, snackbar, lunchroom, tearoom, traiteur, restaurant. Deze horecabedrijven zijn zo mogelijk ook 's avonds geopend.

De entree- en schakelpunten zijn locaties die er toe doen: daar kom je de stad binnen of er is sprake van een bijzondere locatie qua ligging, uitzicht. De horeca op deze locaties dient de uitstraling te hebben die bij de plek past. Ook hier is sprake van openingstijden overdag en in de avond.

De toeristische route slingert door een deel van de historische binnenstad en het is niet onlogisch dat die route op onderdelen wordt ondersteund door horeca, maar dan wel om horeca bedoeld voor de bezoekers/gebruikers van die route. Mits goed ingevuld kan die horeca een prima bijdrage leveren aan het "beleven" van de route. Voorbeelden zijn: lunchroom, tearoom, traiteur, restaurant, proflokaal. De openingstijden liggen hier primair overdag en een deel van de avond.

Door in de betreffende bestemming 'Centrum' of 'Gemengd' de horeca (behoudens de hierna te noemen uitzondering) pas toe te staan na afwijking bij een omgevingsvergunning kan ieder verzoek worden getoetst en wordt bij het verlenen van de omgevingsvergunning de activiteit nauwkeurig omschreven. Vooraf wordt de Adviesraad voor Detailhandel om advies gevraagd. Daarmee krijgt het pand geen horecabestemming, maar behoudt het de bestemming 'Centrum', dan wel 'Gemengd'. Een aanpassing van het horecabedrijf, dan wel een nieuw horecabedrijf valt niet onder een eerder verleende omgevingsvergunning: er dient een nieuwe aanvraag te worden ingediend, waardoor opnieuw kan worden getoetst of sprake is van ondersteuning aan de karakteristiek van het gebied.

Deze regeling stemt overeen met de regeling zoals die al vele jaren in de binnenstad wordt toegepast en over het algemeen naar tevredenheid werkt.

Uitzondering op deze regel vormen de horecaconcentratiegebieden. In deze gebieden:

- Scheffersplein
- Houttuinen/Blauwpoortplein
- Groothoofd
- Statenplein/Nieuwstraat/Wijnstraat
- Visbrug

worden de panden die nu reeds een horecafunctie hebben, bestemd tot "Horeca". Voor de overige panden in de concentratiegebieden krijgen burgemeester en wethouders -in afwijking van de wens van rechtstreekse vestiging zoals vermeld in de notitie "De Dordtse horeca in ontwikkeling, knelpunten, kansen en plan van aanpak 2007-2012"- de bevoegdheid om daar via een planwijziging 'Horeca' toe te staan, waarbij dan vervolgens alleen een gebruik ten behoeve van 'Horeca-1' is toegestaan. Deze bevoegdheid kan worden toegepast indien er sprake is van een horecagelegenheid die een positieve bijdrage levert aan het functioneren van het horecaconcentratiegebied. Zo'n concentratiegebied is gericht op het uitgaansleven en het gebruik van terrassen en onderwerpen als sfeer, gezelligheid, aantrekkingskracht, zijn van belang. Voorzover de horecagelegenheid in of directe nabijheid van het kernwinkelgebied ligt, is het van belang dat deze ook overdag is geopend. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat een discotheek, dancing, partycentrum (=Horeca -2) niet is toegestaan.

Voor enkele solitaire horecapanden is eveneens gekozen voor de bestemming 'Horeca': restaurant aan Merwekade, hotel/restaurant in Wijnstraat (panden Holster/Henegouwen), horeca op de Vismarkt en Varkenmarkt, ijssalon aan de Vest.

Bij de eerder genoemde 'Horeca - 2' gaat het om horecabedrijven die:

- ook 's nachts geopend zijn,
- een groot aantal bezoekers aantrekken

In de historische binnenstad gaat het hierbij om Dolhuis, Pontonnier, Merz, kelder VenD. Die bedrijven krijgen een specifieke aanduiding "Horeca > 2".

In het plangebied bevindt zich aan het Groot hoofd van oudsher hotel Bellevue; voor het overige zijn er in de historische binnenstad geen hotelbedrijven. Omdat het gewenst is deze functie in het plangebied uit te breiden zijn burgemeester en wethouders in de planregels bevoegd verklaard via een afwijking met een omgevingsvergunning hotelbedrijven toe te staan, indien er sprake is van een positieve bijdrage aan het functioneren van de stad en de locatie geen onevenredige hinder oplevert voor omwonenden. Vooraf wordt de Adviesraad voor detailhandel om advies gevraagd.

In het plangebied bevindt zich ook horeca, die afwijkt van de hiervoor genoemde benadering, bijvoorbeeld een horecabedrijf in een winkelgebied, maar niet winkelondersteunend. Deze horeca is evenals in de geldende bestemmingsplannen niet voorzien van een horecabestemming, beschikt niet over een vrijstelling/ontheffing -die ook niet kan worden verleend omdat er geen sprake is van een positieve bijdrage aan het betreffende gebied- en valt daardoor onder het zogenaamde overgangsrecht.

Voor de volledigheid wordt het volgende opgemerkt:

Voordat een horecabedrijf zich kan vestigen moet worden voldaan aan de wettelijke bepalingen, zoals het Besluit Algemene Regels Inrichtingen Milieubeheer (BARIM), Drank- en horecawet. Tevens dient te worden aangetoond dat door middel van het treffen van maatregelen de overlast van komende en gaande bezoekers wordt beperkt. Als niet kan worden voldaan aan de bepalingen van deze regelingen, kan het bedrijf niet worden uitgeoefend, ondanks eventuele planologische ruimte.

5.5 Functionele uitgangspunten

Kijkend naar het onderhavige plangebied zijn er grofweg 2 gebieden te onderscheiden:

1. centrumgebied (kernwinkelgebied)
2. gemengde gebieden



Binnen het centrumgebied en de gemengde gebieden zijn vervolgens nadere specificaties te maken, zoals:

- winkelgebied
- horecaconcentraties en schakelpunten
- aanloopstraten
- couleur-locale straten

Een indeling op deze wijze maakt duidelijk dat de binnenstad kan worden gezien als een gebied met verschillende karakteristieken en daardoor ook verschillende kwaliteiten. Juist die complementaire kwaliteiten maken de stad tot wat het is en dienen tegelijk de basis te zijn voor een verdere uitbouw van de aantrekkingskracht op de regio en zelfs daar buiten.

Helderheid in de beleving/functies van bepaalde gebieden en daarmee ook wat daar wel en wat niet toelaatbaar is.

Onderstaand wordt de karakteristiek van de betreffende gebieden/gebiedsdelen beschreven.

Centrumgebied (kernwinkelgebied)

In het centrumgebied gaat het om aaneengesloten bebouwing met op de begane grond overwegend functies gericht op het tot stand brengen van (detail)handel. Er is sprake van:

- een zoveel mogelijk aaneengesloten etalagefront.
- uitstraling van functies/activiteiten naar buiten via uitstalling, reclames, terrasjes.
- aansluitend openbare ruimten, die hoofdzakelijk zijn ingericht voor de voetganger.
- sociale/culturele/recreatieve functie van het centrumbezoek in de vorm van ontmoetingsmogelijkheden, verblijfsmogelijkheden en wandelmogelijkheden langs etalages ("stadten").
- ter plaatse van de pleinen dient te worden gestreefd naar een recreatief/toeristisch gebruik, zoals terrassen, festivals, markten.

Het centrumgebied omvat globaal het gebied begrensd door Voorstraatshaven, Nieuwstraat, Statenplein, Drievriendenhof, Spuihaven, Grote Spuistraat en de Voorstraat-west.

Zoals gezegd ligt in het centrumgebied de nadruk op detailhandel op de begane grond; andere functies zijn via het afwijken met een omgevingsvergunning, gehoord de Adviesraad voor Detailhandel, toegestaan voor zover de functie een positieve bijdrage levert aan het functioneren van het winkellint.

Voor de verdiepingen wordt, behoudens in panden die reeds voor andere functies zijn ingericht, uitgegaan van de woonfunctie met de mogelijkheid om daarvan via een omgevingsvergunning af te wijken.

Vanuit het streven naar een ook aantrekkelijk verblijfsklimaat buiten de openingsuren van de winkels dient het aanbrengen van gesloten rolluiken te worden voorkomen. Via welstand wordt hierop getoetst. De *couleur-locale* straten zijn de straten met kleinschalige panden; behoud van die kleinschaligheid c.q. verpanding, alsmede het uitgangspunt van wonen op de verdieping is in deze straten van belang.

Gemengde gebieden

Dit zijn gebieden, die niet behoren tot het centrumgebied, en waar veelal sprake is van een menging van functies, waarbij "de kleur" van het gebiedsdeel bepaalt wat is toegestaan. Die menging van functies vindt plaats op de begane grond; op de verdiepingen is wonen het uitgangspunt.

In het gehele gemengde gebied is zonder meer de vestiging van detailhandel tot een oppervlakte van maximaal 50 m² per vestiging toegestaan. Deze regel is bedoeld om kleinschalige detailhandel te kunnen toelaten. Vaak betekent dit een verlevendiging voor het gebied en door de oppervlakte beperkt te houden, ontstaat er geen overlast door bevoorrading en verkeer. Grotere zaken voor detailhandel dienen zich te vestigen in het centrum, dan wel in de aanloopstraten (zie hierna).

Voor de overige niet-woonfuncties, zoals kantoren, bedrijven, maatschappelijke functies, geldt een maximum oppervlakte van 250 m² per vestiging.

Uiteraard geldt bij al deze situaties de regel dat er geen onevenredige hinder mag ontstaan.

Van genoemde maat van maximaal 50 m² detailhandel per vestiging kan via een omgevingsvergunning worden afgeweken tot maximaal 250 m² per vestiging indien de betreffende functie een positieve bijdrage levert aan het functioneren van de toeristische route "Rondje Dordt".

Binnen het algemene begrip "gemengd gebied" is er een onderscheid gemaakt voor de zogenaamde aanloopstraten. Er is in de regels gewerkt met de bestemmingen 'Gemengd - 1' en 'Gemengd - 2', waarbij de laatste bestemming zich richt op de aanloopstraten.

De *aanloopstraten zijn* straten die naar het centrumgebied gaan en waar detailhandel een belangrijke functie is. Die functie is op de begane grond zondermeer toegestaan, maar andere functies eveneens en niet –zoals in het centrumgebied- gekoppeld aan een ontheffing. De maximale oppervlakte bedraagt 250 m² per vestiging.

De functie horeca is wel gekoppeld aan een afwijking via een omgevingsvergunning en kan alleen worden toegestaan voor zover die passend is in de beleving van de aanloopstraat. Een nachtcafé past bijvoorbeeld niet en zal moeten worden geweigerd, maar een broodjeszaak, die in ieder geval geopend is op dezelfde tijden als de winkels in de straat, kan wel passen.



Kaartje ligging aanloopstraten

In de gemengde gebieden zijn ook enkele “zuivere” woongebieden, zoals in de Boogjes, de Bleijenhoek, Elfhuizen, delen van de Hoge Nieuwstraat, gedeelte voormalig RKZ-terrein aan Houttuinen, opgenomen.

Het wonen in de binnenstad is gewild en zal altijd behouden blijven. Goed voor het draagvlak van voorzieningen, maar bijvoorbeeld ook voor de sociale controle. Wonen in de binnenstad betekent dat er ook na sluitingstijd van de winkels c.a. beweging en toezicht is in de binnenstad.

Omdat het toestaan van andere functies op de begane grond kan leiden tot een verlevendiging van het betreffende stadsdeel, is ook voor deze gebiedsdelen gekozen voor opname binnen de bestemmingsregeling voor gemengde gebieden.

Binnen de woonfunctie is ook een kleinschalige bed & breakfast toegestaan, waarbij per vestiging aan maximaal 4 personen bedrijfsmatig nachtverblijf mag worden verschaft. Dat aantal komt voort uit het Bouwbesluit en bouwverordening en bij dit aantal is geen gebruiksvergunning is benodigd. Het gaat derhalve om de kleinere bed & breakfastfaciliteiten. Voorts is aansluiting gezocht bij de regeling van beroepsuitoefening aan huis, zoals activiteit uit te oefenen door bewoner, alleen in de woning, maximaal 25 % van oppervlakte met maximum van 50 m².

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat een groter aantal personen en/of een grotere oppervlakte niet kan worden gerealiseerd binnen de woonfunctie, omdat dan het wonen steeds meer in het gedrang komt. Er is dan sprake van een horecafunctie en dat kan alleen binnen de voor die bestemming opgenomen regels, waaronder mogelijkheid van afwijken van het plan voor vestiging van een hotel.

Samenvattend zijn er in de gemengde gebieden de volgende mogelijkheden:

Detailhandel

- is zondermeer toegestaan in de aanloopstraten –bestemming 'Gemengd - 2'- tot maximaal 250 m² per vestiging
- in andere straten/gebieden –bestemming 'Gemengd - 1'- zondermeer toegestaan tot een oppervlakte van maximaal 50 m² per vestiging
- na het afwijken via een omgevingsvergunning kan binnen de bestemming 'Gemengd - 1' detailhandel worden toegestaan tot een oppervlakte van maximaal 250 m² per vestiging

indien de betreffende functie een positieve bijdrage levert aan het functioneren van de toeristische route "Rondje Dordt".

Horeca-1

- via planwijziging toegestaan in horecaconcentratiegebieden
- na het afwijken met een omgevingsvergunning toegestaan op de horecaschakelpunten
- na het afwijken met een omgevingsvergunning in de aanloopstraten – "gemengd - 2" - indien de betreffende functie een positieve bijdrage levert aan het functioneren van de aanloopstraat
- na het afwijken met een omgevingsvergunning kan horeca-1 ook elders worden toegestaan indien de betreffende functie een positieve bijdrage levert aan het functioneren van de toeristische route "Rondje Dordt".

Horeca-2

- alleen toegestaan waar dat in de verbeelding is aangegeven.

Overige functies:

- vestiging van de in het gebied aanwezige bedrijvigheid handhaven en versterken, voor zover die niet milieuhinderlijk is
- deze vestigingen zijn in niet groter dan 250 m² per vestiging

Wonen:

- kan binnen gehele bestemming op de begane grond
- wonen op de verdiepingen blijft uitgangspunt, tenzij de verdiepingen reeds voor andere functies zijn ingericht. In bepaalde gevallen kan worden afgeweken via een omgevingsvergunning.



kaartje ligging Rondje Dordt

Overige bestemmingen

Door de invloed op hun omgeving worden ook enkele functies afzonderlijk bestemd. Het gaat daarbij onder meer om:

- de Grote Kerk, RK-Kerk, stadhuis, Statenschool, Mariaschool, voor maatschappelijk,
- de musea, Het Hof, Centrum Nieuwstraat, Kunstkerk, voor cultuur en ontspanning

Bij de beschrijving van de betreffende bestemmingen wordt hieraan verdere aandacht besteed.

Afwijken via een omgevingsvergunning

In het voorgaande wordt enkele malen gesproken over het kunnen afwijken via een omgevingsvergunning. Bewust is hiervoor gekozen. Enerzijds kan dan het betreffende verzoek specifiek worden beoordeeld op de aspecten als het leveren van een bijdrage aan het functioneren van het winkelgebied en anderzijds kan -bij acceptatie- die betreffende functie worden beschreven in de omgevingsvergunning. Immers de acceptatie en dus de omgevingsvergunning geldt alleen voor dat verzoek.

Bij een wijziging op de betreffende locatie dient een nieuw verzoek om het afwijken via een omgevingsvergunning te worden ingediend en beoordeeld.

Het gaat om de volgende mogelijkheden:

- Afwijken van de verplichting om op de verdiepingen te wonen kan worden verleend indien de verdieping (of verdiepingen) nodig zijn voor het goed functioneren van de op de begane grond toegestane functie, dan wel de verdieping(en) niet geschikt zijn of zijn te maken om te wonen.
- Afwijken voor andere functies dan detailhandel op de begane grond in het centrumgebied indien de functie een positieve bijdrage levert aan het functioneren van het winkelgebied.
- Afwijken voor horeca op de begane grond in de aanloopstraten indien de functie een positieve bijdrage levert aan het functioneren van de aanloopstraat.
- Afwijken voor detailhandel en horeca op de begane grond binnen van de bestemming 'Gemengd - 1' voor een oppervlakte groter dan 50 m² en tot maximaal 250 m² per vestiging indien de betreffende vestiging een positieve bijdrage levert aan het functioneren van de toeristische route "Rondje Dordt".
- Afwijken van de maximum oppervlakte van 250 m² bvo voor andere functies dan wonen op de begane grond binnen de bestemmingen 'Gemengd -1 en 2' indien dit nodig is voor het goed functioneren van de betreffende functie en er geen sprake is van ontoelaatbare hinder voor de (woon)omgeving.

Van belang is op te merken dat in dit bestemmingsplan, evenals in vele andere bestemmingsplannen in de gemeente, een afhaalwinkel (zaak waar dranken en spijzen worden bereid en verkocht, maar waar ter plaatse geen faciliteiten aanwezig zijn om te nuttigen, zoals de Haphoek, Bram Ladage, VenD Voorstraat-zijde) ook is begrepen onder de functie horeca en voor vestiging daarvan ook het afwijken via een omgevingsvergunning nodig is. Dit is bewust gedaan om te voorkomen dat:

- a. de winkelgebieden c.a. te veel verkleuren door deze "niet primaire detailhandel".
- b. in overige gebieden waar vrije vestiging van detailhandel tot 50 m² per vestiging is toegestaan een veelheid van dergelijke voorzieningen kan komen.

Sedert 1990 wordt in met name het centrumgebied de Adviesraad voor Detailhandel om advies gevraagd bij het beoordelen van verzoeken om ontheffing. De ervaringen bij het betrekken van de Adviesraad bij deze materie zijn positief en aanleiding om daarmee door te gaan.

Ook voor het afgewijken in de gemengde gebieden is gekozen voor het inschakelen van dezelfde Adviesraad. Het gaat om functies die een relatie hebben met functies in de binnenstad en het streven naar een meerwaarde van die betreffende functie voor de binnenstad kan ook effecten hebben voor het centrumgebied.

De Adviesraad voor Detailhandel is samengesteld uit vertegenwoordigers van ondermeer gemeenteraad, Kamer van Koophandel, vakbonden, winkeliersverenigingen, horecavereniging.

HOOFDSTUK 6 Beschrijving van het plan

6.1 Planmethodiek

Voor het onderhavige gebied is gekozen voor een gedetailleerd bestemmingsplan, omdat met het oog op het beheer van het plangebied deze planvorm een grote mate van rechtszekerheid en duidelijkheid biedt.

De verschillende bestemmingen zijn met hun bouwgrenzen direct van de verbeelding afleesbaar. Er wordt zoveel mogelijk rekening worden gehouden met aanpassingen, uitbreidingen en modernisering van de bestaande bebouwing door dit in het plan te nemen.

Nieuwe invullingen zijn, voor zover zij op dit moment te verwachten zijn, eveneens in het plan opgenomen.

Door middel van ruime bestemmingen en mogelijkheden van ontheffing is in de gebieden die daarom vragen, denk aan het centrumgebied, de nodige flexibiliteit opgenomen.

6.2 Toelichting op de regels

Algemeen

Voor de opzet van de regels is aansluiting gezocht bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2008).

De regels bestaan uit 4 hoofdstukken. Onderstaand wordt eerst globaal de inhoud van deze 4 hoofdstukken benoemd en vervolgens wordt via een beschrijving van de bestemmingsregels nader op de bestemmingen ingegaan.

Hoofdstuk 1 inleidende regels

In dit hoofdstuk 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.

Hoofdstuk 2 bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bebouwingsregels er gelden.

Hoofdstuk 3 algemene regels

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

- * Antidubbeltelbepaling;
Het artikel "Antidubbeltelbepaling" bevat bepalingen 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 deze bepaling is voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening..
- * Algemene bouwregels;
In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels geregeld die voor alle bestemmingen kunnen gelden. Bijvoorbeeld extra bouwmogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen zoals balkons, galerijen en kelders.
- * Algemene gebruiksregels;
Deze gebruiksregels geven aan wat in het plan in ieder geval onder verboden gebruik wordt verstaan.
- * Algemene afwijkingsregels;
In dit artikel is in aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemmingen nog een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.

Hoofdstuk 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.

Bestemmingsregels

Onderstaand wordt aan de hand van een beschrijving van de bestemmingen nader op een groot gedeelte van de planinhoud ingegaan.

In 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, de ontheffingen, en eventueel nadere eisen en specifieke gebruiksregels.

Algemeen

In het gehele plangebied wordt gewerkt met bouwvlakken waarbinnen de zogenaamde hoofdbebouwing is toegestaan.

Uitgangspunt is dat de bouwvlakken zijn gelegd om de huidige hoofdbebouwing. De toegestane hoogtemaat voor de hoofdbebouwing is afgestemd op de huidige situatie en is op de verbeelding aangegeven.

Buiten het bouwvlak is vaak een (achter)erf gelegen waarop onder bepaalde voorwaarden het oprichten van bebouwing is toegestaan.

Er is daarbij onderscheid gemaakt tussen de bestemming “centrum” en de bestemming “gemengd”. In de betreffende bestemming wordt daarop nader ingegaan.

Centrum

Deze bestemming is gelegd op de gronden in het kernwinkelgebied. Binnen deze bestemming kan op de begane grond uitsluitend detailhandel worden gerealiseerd. Voor het gebruik van gronden binnen deze bestemming ten behoeve van andere functies, zoals dienstverlening, horeca, kantoren en maatschappelijke doeleinden, cultuur en vermaak, kan worden afgeweken via een omgevingsvergunning. Bij de beoordeling van afwijkingsverzoeken gaat het om de bijdrage die de functie levert aan het functioneren van het winkelgebied. De Adviesraad voor de Detailhandel dient vooraf te worden gehoord.

Voor de vestiging van horeca in de horecaconcentratiegebieden is een planwijziging nodig.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat ook voor de functie dienstverlening een afwijking via een omgevingsvergunning nodig is om daarmee de vrije vestiging van uitzendbureaus, makelaars e.d. in het echte kernwinkelgebied tegen te gaan. Op deze wijze kan vooraf worden beoordeeld of de betreffende vestiging op de gevraagde locatie een positieve bijdrage levert aan het functioneren van het winkelgebied.

Voor de gronden buiten het bouwvlak geldt een maximum hoogte van 4 m (is in een winkelgebied veelal de hoogte van de begane grond) en een bebouwingspercentage van 50.

Er is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor het toestaan van een bebouwingspercentage van 75 indien dat nodig is voor het goed functioneren van de in de hoofdbebouwing toegestane functie en er geen onevenredige hinder ontstaat.

Er is eveneens een afwijkingsmogelijkheid voor het aanbrengen van een kap in het gedeelte dat grenst aan de Kloostertuin.

Voorts is er een specifieke gebruiksregel voor het toestaan van de functie wonen of maatschappelijk in de bijgebouwen die grenzen aan de Kloostertuin, indien dit van belang is vanwege c.q. bijdraagt aan de sociale controle in de Kloostertuin.

De verdiepingen zijn bestemd voor wonen, tenzij deze reeds voor andere functies zijn ingericht, zoals bijvoorbeeld bij de grootwinkelbedrijven (Hema, CenA, VenD, Lindershuis) en de onderwijsinstelling aan het Achterom.

Het afwijken van de voorgeschreven woonfunctie op de verdieping(en) kan via een omgevingsvergunning indien de verdieping nodig is voor het goed functioneren van de op de begane grond toegestane functie, dan wel indien de feitelijke ligging/indeling van het pand niet geschikt is/is te maken voor bewoning c.q. financieel niet-lonend is.

De ongeschiktheid van een pand door de feitelijke ligging kan bijvoorbeeld een gevolg zijn van de aanwezigheid van horeca in de directe omgeving (denk aan aanpandige situatie). Het is onjuist in zo'n

situatie het wonen verplicht voor te schrijven.

Bij een verzoek om af te wijken via een omgevingsvergunning zal door aanvrager één van (of beide) bovengenoemde aspecten moeten worden aangetoond.

Een verdieping kan dus in feite, met inbegrip van de afwijkmogelijkheid, voor drie "soorten" functies worden gebruikt:

- wonen
- ten behoeve van een goede bedrijfsvoering van de begane grond-functie
- functie niet gekoppeld aan de begane grond-functie, indien het pand niet geschikt is/is te maken voor bewoning c.q. financieel niet-lonend is. Uiteraard gaat het uitsluitend om binnen de bestemming toegelaten functies.

Gemengd

Dit betreft de gebieden, waar sprake is (kan zijn) van een menging van functies op de begane grond. De kleinschaligheid voor niet-woonfuncties wordt naast het principe van koppeling aan de begane grond ook bereikt door het opnemen van een maximum oppervlakte van 250 m² b.v.o. per vestiging. Binnen de bestemming 'Gemengd' vormt de aanloopstraat een verbijzondering. In de bestemmingsregels is daarom onderscheid gemaakt tussen 'Gemengd - 1' (het algemene gebied) en 'Gemengd - 2' (de aanloopstraat).

Het verschil is met name dat in de bestemming 'Gemengd - 2' detailhandel zondermeer wordt toegelaten tot een oppervlakte van maximaal 250 m², terwijl dit in de overige gebiedsdelen max. 50 m² per vestiging is.

De maximum oppervlakte van 50 m² voor detailhandel geldt niet indien de betreffende detailhandel een positieve bijdrage levert aan het functioneren van de toeristische route "Rondje Dordt"; in deze situatie is wel een afwijking via een omgevingsvergunning nodig.

In het horecaconcentratiegebied is de vestiging van horeca toegestaan via een planwijziging.

Binnen de bestemmingen 'Gemengd - 1 en - 2' komen ook op de begane grond veel woonfuncties voor en daarom is voor de gronden buiten het bouwvlak evenals in de woongebieden elders in Dordrecht een regel opgenomen die overeenkomt met de criteria voor vergunningvrije bouwwerken in de Woningwet (per 1 januari 2003): de hoogte van bebouwing buiten het bouwvlak mag niet meer bedragen dan 0.25 m boven de vloer van de eerste verdieping van het pand tot een maximum van 4 m of als het pand lager is, tot dat maximum; deze maatvoering is dan beperkt tot de eerste 2.50 m buiten het bouwvlak aan de achterkant van het pand.

Buiten deze maat van 2.50 m geldt een maximale hoogte van 4 m (is in de binnenstad in verschillende gebieden de hoogte van de begane grond).

Bij de bestemmingen 'Gemengd - 1 en - 2' geldt naast het bebouwingspercentage van 50 tevens een maximum oppervlakte van 50 m². Ook deze regel is gelijk aan die in de andere (woon)gebieden in Dordrecht. Er is een afwijkmogelijkheid opgenomen voor het toestaan van een oppervlakte van 75 m², in situaties dat het perceel voldoende afmeting heeft om die oppervlakte binnen het percentage van 50 te kunnen realiseren. Binnen de bestemming 'Gemengd - 1' is evenals bij de bestemming 'Centrum' een afwijkmogelijkheid voor het aanbrengen van een kap in het gedeelte dat grenst aan de Kloostertuin en een afwijkmogelijkheid voor het toestaan van de functie wonen of maatschappelijk in de bijgebouwen die grenzen aan de Kloostertuin, indien dit van belang is vanwege c.q. bijdraagt aan de sociale controle in de Kloostertuin.

Op de verdiepingen moet gewoond –tenzij deze reeds voor andere functies zijn ingericht-, maar er zijn mogelijkheden om hiervan af te wijken (zie beschrijving bij bestemming 'Centrum').

Horeca

Deze bestemming heeft betrekking op de bestaande horecapanden in de horecaconcentratie-gebieden en een enkele solitaire vestiging. Binnen deze bestemming is de vestiging van horeca, behoudens discotheek, dancing, nachtclub (= horeca - 2), toegestaan. Indien de vestiging van een discotheek/dancing/nachtclub wel is toegestaan is daarvoor op de verbeelding de functieaanduiding (H>2) opgenomen. Het gaat hierbij om de bestaande situaties.

Het wonen op de verdieping(en) is niet verplicht gesteld: het mag wel, maar een horecafunctie op de

verdieping is eveneens denkbaar. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat bij de Waagpassage op de verdiepingen wel wordt gewoond en dat gehandhaafd blijft.

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken via een omgevingsvergunning voor het toestaan van een andere functie (deze worden in de regels genoemd) indien de horeca niet kan worden ingevuld en de andere functie een positieve bijdrage levert aan het functioneren van het gebied(sdeel). De Adviesraad voor Detailhandel wordt vooraf om advies gevraagd. Indien zich dit voordoet zal het naar verwachting om een winkel gaan, dan wel de functies die via een afwijking binnen de bestemmingen 'Centrum' dan wel 'Gemengd' kunnen worden gevestigd.

Maatschappelijk

Binnen deze bestemming zijn de scholen, de Grote Kerk en de RK-Kerk opgenomen.

In de regels zijn onder meer de bouwregels, zoals bouwhoogte, genoemd.

Op de verbeelding is een bouwvlak aangegeven waarbinnen mag worden bebouwd; eveneens is de toegestane maximum hoogte van die bebouwing aangegeven.

Cultuur en Ontspanning

Onderdelen van het Hofkwartier hebben deze bestemming: het Hof, Dordrechts Museum, Kunstkerk. Ook de andere musea hebben deze bestemming.

In de regels zijn onder meer de bouwregels, zoals bouwhoogte, genoemd.

Daar is ook aangegeven dat ondergeschikte, bij de functie behorende horeca, is toegestaan. Als uitzondering is benoemd dat in het Dordrechts Museum maximaal 300 m² bvo voor zelfstandige horeca is toegestaan.

Op de verbeelding is een bouwvlak aangegeven waarbinnen mag worden bebouwd; eveneens is de toegestane maximum hoogte van die bebouwing aangegeven.

Bedrijf-nutsvoorziening/bedrijven

Een schakelstation en een trafostation aan de Torenstraat, Bomkade Varkenmarkt zijn bestemd tot 'Bedrijf - Nutsvoorziening'.

De overige bedrijvigheid is geregeld binnen de bestemmingen 'Centrum', 'Gemengd - 1' en 'Gemengd - 2'.

Voor de beoordeling van de toelaatbaarheid van bedrijven is aansluiting gezocht bij de reeds eerder in deze gemeente toegepaste Staat van Bedrijfsactiviteiten, gebaseerd op het V.N.G.-rapport "bedrijven en milieuzonering". In overleg met de Milieudienst Zuid-Holland-Zuid is reeds in het verleden bepaald, dat in de historische binnenstad in het algemeen de categorieën 1 en 2 toelaatbaar zijn.

De in het plangebied aanwezige bedrijvigheid valt overwegend binnen die categorieën 1 en 2, maar er zijn ook enkele bedrijven in categorieën 3 en 4.

De bestaande bedrijven in de categorieën 1 en 2 zijn niet afzonderlijk in de verbeelding aangegeven.

De bedrijven in de categorieën 3 en 4 (zie het overzicht in het hoofdstuk milieu, onderdeel 4) zijn wel in de verbeelding voorzien van een aanduiding, met dien verstande dat:

- deze bedrijven worden gezien als een uitzondering in het plangebied en daarom ter plaatse alleen de (huidige) bedrijfsvoering in de aangegeven categorie mag worden voortgezet;
- de “scheepsbedrijven” aan de Keizershof -overeenkomstig de regeling in het geldende bestemmingsplan- als categorie-3 bedrijf zijn aangeduid;
- de bunkerstations via een aanduiding in de verbeelding zijn toegestaan binnen de bestemming 'Water'.

Deze wijze van regeling stemt overeen met de regelingen in de geldende bestemmingsplannen.

In het gebied rondom de Kalkhaven wordt gewoond en bevinden zich ook andere functies. Een hogere bedrijfscategorie, zoals is verzocht door het bedrijf Dolderman, kan effecten hebben op dat wonen en die andere functies. Juist vanwege de aanwezigheid van allerlei andere in de binnenstad voorkomende functies –en het belang daarvan in een stedelijk milieu- is de toelaatbaarheid van bedrijven beperkt tot categorie 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Bij Dolderman is reeds via

maatwerk een categorie-3 bedrijf toegestaan, derhalve een categorie hoger dan algemeen toelaatbaar wordt geacht in de binnenstad.

Het gebied rondom de Kalkhaven is niet bedoeld en geschikt om te laten ontwikkelen tot bijvoorbeeld een gezonde industrieterrein. Dergelijke terreinen zijn elders in de stad en regio gesitueerd.

In de afweging van belangen is het vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening ongewenst geoordeeld voor deze locatie in de stad een hogere bedrijfscategorie toe te staan.

De reeds in 1993 gemaakte uitzondering om hier via een maatbestemming maximaal een categorie 3-bedrijf toe te staan blijft het maximaal haalbare.

Het gebruik van kaden en water rondom de Kalkhaven ten behoeve van de bedrijfsactiviteiten wordt al vele jaren toegestaan via afzonderlijke regelingen; het geheel overziend is het niet onlogisch dit ook via de gebruiksregeling in de betreffende bestemmingen 'verkeer' en 'water' op te nemen. Het gebruik is gekoppeld aan de toegestane bedrijfsactiviteiten, derhalve categorieën 1 t/m 3.

Hoewel volstrekt helder dat binnen een gebied als de historische binnenstad (en de daarbinnen als regel toegestane categorieën 1 en 2) bedrijfsactiviteiten als bedoeld in artikel 41 Wet geluidhinder en artikel 2.4 van het Inrichtingen en Vergunningenbesluit Wet milieubeheer niet zijn toegestaan, is dit voor de helderheid toch in de betreffende planregel vermeld.

Bij de Staat van Bedrijfsactiviteiten is een toelichting gevoegd waarin nader is ingegaan op de werking en de mogelijkheden van afwijking en wijziging.

Tuin

Verschillende onbebouwde gebieden hebben een uitstraling als groengebied, maar zijn in tegenstelling tot de hierna te noemen groengebieden, niet voor een ieder toegankelijk. Daardoor zijn deze gebieden veel meer een "tuin", behorende bij een gebouw. Omdat die tuinen mede de karakteristiek bepalen en van belang zijn in het beschermd stadsgezicht, zijn deze gronden bewust niet als erf behorend bij woningen c.a. aangegeven, maar is gekozen voor de afzonderlijke bestemming 'Tuin'.

Binnen deze bestemming zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen toegestaan. Gebouwen tot een maximum oppervlakte en hoogte van respectievelijk van 50 m² en 4 m, zijn gekoppeld aan een afwijking via een omgevingsvergunning. Bij de beoordeling van een verzoek om zo'n vergunning zal het beschermd stadsgezicht een belangrijke rol spelen.

Groen

Deze bestemming is gelegd op de grotere groengebieden, zoals de Kloostertuin, groen voor Grote Kerk, groengebieden in Boogjes, groen tussen Grote Markt en Varkenmarkt. De inhoud van het voorschrift spreekt in het algemeen voor zich.

Bebouwing is binnen deze bestemming slechts toegestaan voor zover het bouwwerken, geen gebouwen zijnde betreft, die geacht kunnen worden binnen de bestemming te passen, zoals zitgelegenheden, speeltoestellen, kunstwerken.

Als bijzonder kunnen worden genoemd de mogelijkheden in het groen rondom het pand Nieuwstraat 60-62: het is toegestaan terrassen aan te leggen ten behoeve van een horecafunctie in dit pand.

Verkeer

De wegen, straten, pleinen, voetgangersgebieden binnen het plangebied zijn bestemd voor 'Verkeer'. Het gebruik door verschillende soorten verkeer wordt geregeld via de Verkeerswetgeving.

Het is toegestaan deze ruimten te gebruiken voor terrassen en markten. De betreffende locaties worden dan via de afzonderlijke regelgeving aangewezen/benoemd.

In het planvoorschrift is een afwijkmogelijkheid opgenomen voor het aanbrengen van balkons aan aansluitende bebouwing, onder voorwaarde dat deze niet lager worden aangebracht van 2.20 m boven een voetpad en 4.20 m boven een rijweg.

Water

De grotere watergangen, die mede een functie hebben voor de scheepvaart, zijn bestemd voor water. Er is binnen deze bestemming een onderscheid tussen locaties voor het aan/afmeren van de beroepsvaart, ligplaatsen voor de recreatievaart, ligplaatsen voor "horecaschepen". Ook ligplaats van

de bunkerschepen zijn afzonderlijk in de verbeelding aangeduid. Voorts is geregeld dat halteplaatsen voor openbaar vervoer over water mogen worden aangelegd. Voor het innemen van vaste ligplaatsen, waaronder de bunkerstations, zijn bouwregels opgenomen. Ook de ligplaatsen van de hulpdiensten kunnen hieronder vallen.

Waterstaat-waterkering

De Voorstraat, Prinsenstraat en de Riedijk hebben een functie als waterkering. De bestemming "Waterstaat - Waterkering" heeft vooral ten doel dat er bij het uitvoeren van (bouw)werkzaamheden overleg plaatsvindt met het waterschap. Dit is op de gebruikelijke wijze in de planregels opgenomen.

Leiding – Hoogspanningsverbinding

In de Torenstraat ligt een ondergrondse 150 Kv verbinding van Eneco. Deze leiding dient volgens de regels als zodanig te worden bestemd.

De inhoud spreekt voor zich.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat het daar aanwezige transformator/schakelstation de bestemming 'Bedrijf - Nutsvoorziening' heeft gekregen.

Beschermd Stadsgezicht

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

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

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

Archeologie

Vanwege de eerder in deze toelichting beschreven mogelijke archeologische waarden is een regeling opgenomen waaruit bescherming van de archeologische waarden bij bouwen en bij de uitvoering van werken voortvloeit.

Binnen het gehele plangebied bestaat in principe een verplichting tot het doen van archeologisch vooronderzoek en zorg voor archeologische waarden. Dit betreft zowel bouwen als aanleggen. In principe mag alleen worden gebouwd als uit onderzoek blijkt dat geen beschermingswaardige archeologische waarden aanwezig zijn of deze in voldoende mate zijn zeker gesteld. Deze regeling is niet nodig bij gelijke vervanging van bestaande bouwwerken en bij nieuwe bouwwerken:

- die kleiner zijn dan 50 m²
- waarvan de fundering niet dieper ligt dan 40 cm beneden maaiveld
- waarvoor het palenplan onder de maximaal 5% (inclusief grondverdringing) van het te bebouwen oppervlak blijft

Voor het uitvoeren van verschillende grondwerkzaamheden, zoals het leggen van nieuwe kabels en leidingen, vernieuwen van riolen of verlagen van het waterpeil is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden nodig. Pas met vergunning kunnen werken worden uitgevoerd. In afwijking hiervan is zo'n vergunning niet nodig voor onder meer het uitvoeren van:

- normale onderhoudswerkzaamheden;
- grondwerkzaamheden tot een diepte van 40 cm;
- grondwerkzaamheden tot een oppervlakte van 50 m² ;
- archeologisch onderzoek door een gekwalificeerd archeoloog;

Molenbiotoop

Een gering deel van het plangebied ligt binnen de molenbiotoop van de molen Kijck over de Dijk. Hoewel de aangegeven hoogtematen ruim onder de door de molenbiotoop toegestane bouwhoogten blijven is voor de volledigheid toch de gebiedsaanduiding 'Molenbiotoop' in de verbeelding opgenomen en is daarin in de regels aandacht besteed.

Overig

Bij iedere bestemming zijn voorts ondermeer inrichtingsregels, bouwregels, mogelijkheden van afwijking opgenomen.

De bouwregels en mogelijkheden om af te wijken voor de verschillende bestemmingen bevatten elementen die specifiek zijn gericht op het onderhavige gebied en een direct gevolg van het eerdergenoemde uitgangspunten voor dit bestemmingsplan.

Naast de hiervoor per bestemming geregelde afwijkingsregels zijn ook de gebruikelijke algemene afwijkingsregels (voor bouwwerken van openbaar nut, verschuiven verschillende grenzen, plaatsen van uitingen van beeldende kunst) opgenomen.

De overige regels in het plan, zoals algemene gebruiksregels, overgangsregels, spreken over het algemeen voor zich.

Aandacht wordt gevraagd voor de algemene gebruiksregels waarin ondermeer 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 afwijking via een omgevingsvergunning te worden aangevraagd, zodat van geval tot geval een afweging kan worden gemaakt.

In de gebruiksregels is ook geregeld, dat het houden van evenementen in het plangebied niet als strijdig gebruik wordt gezien.

HOOFDSTUK 7 Milieu

7.1 Geluid

Wegverkeerslawaaï

Volgens de Wet geluidhinder zijn alle wegen gezoneerd met uitzondering van 30 km/ uur gebieden en woonerven. Aangezien het hele plangebied onder het 30 km/ uur regime valt, is de Wet geluidhinder voor het wegverkeerslawaaï niet van toepassing.

In 2002 zijn er in de binnenstad pollers geplaatst. Deze hadden tot doel met name het doorgaande verkeer uit de binnenstad te weren. Als gevolg daarvan is zowel de luchtkwaliteit als de geluidsbelasting op de gevels van woningen door wegverkeer beduidend verbeterd. De uitvoering van maatregelen op basis van het vastgestelde verkeersplan Schil zal eveneens een verkeersreducerend effect hebben in delen van het plangebied.

Door de bouw van de nieuwe openbare parkeergarage met 200 plaatsen aan het Steegoversloot zal er op de primaire aanrijroute Noordendijk (ligt buiten het plangebied), de Torenstraat, de Vrankenstraat en het Stek, sprake zijn van een toename van verkeer. Toetsing daarvan aan de Wet geluidhinder is niet nodig, maar er is door het gemeentebestuur wel beoordeeld of er sprake is van “een goede ruimtelijke ordening”.

Allereerst is daarbij van belang te erkennen dat ook binnen het geldende bestemmingsplan toename van verkeer mogelijk is, omdat parkeergarages voor eigen gebruik en parkeren op eigen terrein reeds zijn toegestaan. Zo is bijvoorbeeld uitbreiding van de parkeergarage ten behoeve van de rechtbank mogelijk binnen het geldende bestemmingsplan.

In de 200 plaatsen in de nieuwe garage is ongeveer de helft bedoeld voor het op de locatie te realiseren programma en voor bezoekers van de rechtbank. Het bestemmingsplan laat een verhoudingsgewijs gering gedeelte aan openbare parkeerplaatsen toe en feitelijk wordt alleen daarvoor het bestemmingsplan gewijzigd.

De parkeergarage vervult een functie voor allerlei ontwikkelingen in de binnenstad en trekt geen verkeer aan bovenop die ontwikkelingen, maar zorgt er voor dat voor die ontwikkelingen, zoals Voorstraat-Noord, Bellevue, Hofkwartier, kan worden geparkeerd. Het bieden van een parkeergelegenheid met bewegwijzering draagt bij aan het voorkomen van allerlei onnodige rijbewegingen (zoeken naar parkeerplaatsen).

Daarnaast is er in dit deel van de binnenstad niet alleen sprake van toename van verkeer, maar zoals eerder verwoord zijn er door de pollers en de uitvoering van verkeersmaatregelen uit het verkeersplan Schil in delen van het gebied ook positieve effecten te verwachten.

Het geheel overziend is het gemeentebestuur de mening toegedaan dat in het kader van dit bestemmingsplan sprake is van “een goede ruimtelijke ordening”.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt, dat voor de buiten het plangebied gelegen Noordendijk, de effecten op het gebied van geluidhinder nader worden gezien in relatie met de te ontwikkelen parkeergarage aan het Kromhout.

Industrielawaai

Het plangebied wordt beïnvloed door het gezoneerde industriegebied Grootte Lindt/Dordt West, in die zin dat de geluidszone over een deel van het plangebied ligt. Het zonebeheerplan voorziet daarentegen in een aanpassing van de zone zodanig dat deze weer buiten het plangebied komt te liggen. Het bestemmingsplan dat dit regelt is op 19 januari 2010 vastgesteld.

Horeca

Een binnenstad kan niet functioneren zonder een goed draaiende levendige horeca. Hierbij valt te denken aan zowel de horeca voor de jeugd als restaurantjes van groot tot klein waar wat ouderen zowel overdag als 's avonds zich kunnen vermaken. Horeca heeft echter ook een keerzijde namelijk het wil nogal eens tot geluidsoverlast leiden. Daarom wordt er binnen het kader van dit bestemmingsplan een onderscheid gemaakt tussen lawaaïige horeca met muziek en rustige horeca zoals restaurants en dergelijke. Ondanks dat is er niet voor gekozen gebruik te maken van de mogelijkheid in horeca concentratie gebieden hogere geluidsbelastingen toe te staan. Het

spanningsveld tussen woningen aan de ene kant en de horeca aan de andere kant is daarvoor te groot. De horecabedrijven zullen uiteraard moeten voldoen aan de randvoorwaarden zoals die gesteld zijn in het Besluit Algemene Regels Inrichtingen Milieubeheer (BARIM).

7.2 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is in de Wet milieubeheer een hoofdstuk opgenomen over luchtkwaliteit. Het Besluit Luchtkwaliteit 2005 is 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 van richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa. 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.

Totdat het NSL definitief was vastgesteld, gold een grens van 1%. Ook deze 1%-grens is in het Besluit NIBM opgenomen maar is in de context van dit NSL niet langer relevant.

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). Voorbeelden hiervan zijn woningbouwlocaties, kantoorlocaties en bepaalde landbouwinstallaties. Zo is in voorschrift 3A.2 in bijlage 3A van de Regeling NIBM 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.

Voorschrift 3A.1 bevat een soortgelijke regeling voor kantoorlocaties. De NIBM-grens is dan 100.000 m² bruto vloeroppervlak bij één ontsluitingsweg, en 200.000 m² bij twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

Voor de te realiseren parkeergarage Steegoversloot is afzonderlijk onderzoek gedaan met als resultaat dat er vanuit luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn. Het rapport is opgenomen als bijlage 2 bij deze toelichting.

7.3 Bodemkwaliteit

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.

Op basis van deze bodemkwaliteitskaart kan voor het de binnenstad van Dordrecht het volgende worden aangegeven:

Het gebied valt in de zone welke wordt weergegeven als sterk verontreinigd. Hierbij kunnen sterke verontreinigingen voorkomen met lood en matige verontreinigingen met koper en zink. De aangetroffen verhoogde concentraties vormen geen beperking ten aanzien van het huidige gebruik.

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.

7.4 (Milieuhinderlijke) bedrijven

De in het plangebied aanwezige bedrijvigheid valt overwegend binnen die categorieën 1 en 2; enkele bedrijven zitten in categorie 3, dan wel in 4.

Milieucategorie 3

Dolderman, machinefabriek en een motorenrevisiebedrijf
ADT-Van den Heuvel, reviseren, installeren scheepsmotoren
Machinefabriek Dordrecht
Drukkerij Drechtstad
Bunkerstation "Delta"
Rederij T.Muller
Autoplaatwerkerij "De Merwede"
Drukkerij Jonkheer

Binnen Kalkhaven 17
Buiten Kalkhaven 2
Binnen Walevest 102
Bomkade 9
Hooikade
Torenstraat 114
Varkenmarkt 55
Voorstraat 348

Milieucategorie 4:

Bunkerschip Slurink-Zwaans
Branderij-Disteleerderij P.Rijneveen
Constructie en Scheepsreparatiebedrijf
Leeuwestein Scheeps-Installaties
B.G. Lood- en Zinkwerken
Disteleerderij Rutte

Buiten Walevest
Groenmarkt 4
Keizershof 6
Keizershof 14
Stek 12
Vriesestraat 130

Bij de beschrijving van de bestemming "Bedrijf" is vermeld op welke wijze met deze bedrijven wordt omgegaan.

7.5 Externe veiligheid

Scheepvaart

De Beneden Merwede en de Oude Maas lopen langs het plangebied binnenstad. De rivier heeft een belangrijke transportfunctie, onder andere voor gevaarlijke stoffen. Vervoer van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee doordat bij ongevallen de kans bestaat dat gevaarlijke lading vrijkomt. Voor transport van gevaarlijke stoffen over water is een risiconormering vastgesteld.

Het externe veiligheidsbeleid heeft tot doel de kans dat mensen in de omgeving van een transportroute overlijden ten gevolge van een ongeval op deze route waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, binnen aanvaardbare grenzen te houden. Het product van kans en effect (overlijden) wordt aangeduid met het begrip risico. Deze risicobenadering kent een tweetal begrippen om het risiconiveau weer te geven, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

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.

Ter bepaling van de 10-6 contour van het plaatsgebonden risico en de hoogte van het groepsrisico zijn risicostudies uitgevoerd.

Onderzoeksresultaten

Plaatsgebonden risico

Over de Beneden Merwede vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Volgens het in opdracht van de gemeente opgestelde rapport 'Groepsrisico Beneden Merwede ter hoogte van Kop van de Staart en Oostpoort/EZH-terrein' gaat het om de volgende aantallen:

Voor de berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico is uitgegaan van een rivieras op 100 meter en een rivieras op 20 meter.

Voor beide berekeningen blijkt dat langs de Beneden Merwede en de Oude Maas de contourwaarde van 10 -6 nergens op de oever ligt.

In januari 2010 is de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen aangepast. In deze circulaire worden voor de Oude Maas/Beneden Merwede de volgende maximaal te verwachten vervoerscijfers gehanteerd. Voorts worden zowel de Oude Maas (tracé Dordtse Kil Beneden Merwede) als de beneden Merwede aangeduid als een zwarte vaarweg (een vaarweg waar geen sprake is van Zeevaart).

Stofcategorie	Aantal passages per jaar (2030)	omschrijving
GF2	0	Brandbaar gas
GF3	2135	Brandbaar gas
LF1	9882	Brandbare vloeistof
LF2	13958	Brandbare vloeistof
LT1	146	Giftige vloeistof

LT2	0	Giftige vloeistof
GT3	196	Toxisch gas
GT5	0	Toxisch gas

Deze cijfers zijn ontleend aan de door het Rijk gemaakte rapportage “definitief ontwerp Basisnet water (januari 2008). Uit deze rapportage blijkt dat er geen sprake is van een optredende 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico bij de huidige vervoerscijfers. In de betreffende rapportage is tevens gekeken naar de te verwachten transportsituatie en risico's in 2030 inclusief ontwikkelingen zoals het in gebruik nemen van de 2^e Maasvlakte (in een vol Chemie scenario).

De conclusie is dat ook in 2030 er geen sprake is van een optredende 10-6 contour op de oever. Op basis van de rapportage “definitief ontwerp Basisnet water” kan worden geconcludeerd dat er zich tot 2030 geen PR knelpunten binnen het plangebied voordoen.

Het plaatsgebonden risico levert daarom geen beperking voor de ruimtelijke invulling van het gebied.

Groepsrisico

Op basis van bovenstaande vervoerscijfers is in de rapportage “definitief ontwerp basisnet water” een analyse voor het groepsrisico gedaan. Uit deze analyse kwam naar voren dat er nergens op de as Rotterdam Duitsland (voor zover het gaat over zogenaamde zwarte vaarwegen) overschrijdingen van de orientatiewaarde voor het groepsrisico worden berekend. Het plan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen op de oevers. Opgrond hiervan is derhalve ook geen wijziging in de berekende hoogte van het groepsrisico voorzien.

Bunkerstations

In het plangebied zijn twee bunkerstations gesitueerd (Delta: Buiten Kalkhaven en Slurink Zwaans: Buiten Walevest)

Gegeven de omvang van de bedrijven en de aard van de stoffen die worden verhandeld is het niet te verwachten dat er een 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico op de oever komt te liggen. Dit wordt bevestigd door een risicoanalyse die in het kader van de milieuvergunningprocedure ten behoeve van het bedrijf Slurink Zwaans is uitgevoerd. Het plaatsgebonden risico levert daarom geen beperking voor de ruimtelijke invulling van het gebied.

7.6 Flora en fauna

Het bestemmingsplan “Historische binnenstad” is in hoofdzaak een conserverend bestemmingsplan voor een binnenstedelijk gebied, waarin slechts op beperkte schaal, structurele veranderingen worden mogelijk gemaakt.

Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van de te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Flora- en Faunawet. De aandacht zal daarbij zeker uit (moeten) gaan naar de flora van de kademuren en verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied.

Indien uit gegevens of uit onderzoek blijkt, dat er sprake is van een beschermde soort of beschermde soorten en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen, dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betrokken (bouw)werkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden, nadat ontheffing is verleend op grond van de Flora- en Faunawet. Bij de beoordeling van een ontheffing is de Habitatrichtlijn mede het toetsingskader.

HOOFDSTUK 8 Watertoets

8.1 Beleidslijn "Grote Rivieren"

Door verschillende instanties (o.a. Rijkswaterstaat, VROM, provincies Gelderland, Zuid-Holland, Noord-Brabant, VNG, Unie van Waterschappen) is gewerkt aan de opstelling van de Beleidslijn "Grote Rivieren". De Beleidslijn is op 14 juli 2006 in werking getreden. Deze beleidslijn komt in de plaats van "Ruimte voor de Rivier".

De historische binnenstad van Dordrecht, en daarbij gaat het dan om het buitendijks gelegen gebied, is in deze nieuwe beleidslijn opgenomen met de kwalificatie "gebieden Wbr 2a".

In de toelichting op de Beleidslijn is verwoord dat onder 2a-gebieden gebieden worden verstaan waar op basis van de riviervkundige gronden bij AMvB het vergunningenregime van de Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr) is uitgeschakeld. In de gevallen waarin een gebied is opgenomen als artikel 2a-gebied, betekent dit dat het gebied vanuit het rivier- en stroombelang minder van belang wordt geacht. Bescherming van dat belang door middel van een vergunningstelsel wordt niet nodig geacht. Er is geconcludeerd dat in deze gebieden nieuwe ingrepen niet leiden tot een waterstandverhoging in de huidige situatie en/of tot een feitelijke belemmering voor toekomstige vergroting van de afvoercapaciteit. Het is oneigenlijk om in deze situaties via het ruimtelijk spoor een toets aan de beleidslijn uit te voeren. Om die reden zijn de artikel 2A-gebieden uitgezonderd van het toepassingsgebied van de beleidslijn.

8.2 Waterkering

De Voorstraat, Riedijk en de Prinsenstraat zijn dijken met een primaire waterkerende functie. Met deze functie dient in het bestemmingsplan rekening te worden gehouden.

Concreet betekent dit dat de waterkering een daarop gerichte bestemming verkrijgt en dat verbouwingen, inrichtingen ten behoeve van onderliggende bestemmingen alleen zijn toegestaan indien het belang van de waterkering zich daartegen niet verzet.

8.3 Stedelijk Waterplan

De gemeente Dordrecht en het Waterschap de Hollandse Delta hebben gezamenlijk besloten voor Dordrecht een stedelijk waterplan opgesteld.

Het stedelijk waterplan gaat over het oppervlaktewater.

Het opstellen van het plan is opgedeeld in drie fasen: verkenningen (rapport verschenen in oktober 2001), visievorming (rapport verschenen in juni 2002) en de maatregelen (maatregelenplan vastgesteld in september 2003). Inmiddels wordt gewerkt aan Stedelijk Waterplan 2.

In de visie wordt voor de binnenstad als opdracht geformuleerd dat in de binnendijkse deel van de binnenstad (en het gaat daarbij ook om de Schil) 0,5% oppervlak moet omgezet worden in oppervlaktewater.

8.4 Veiligheid tegen inundatie en wateroverlast

De Voorstraat en de Riedijk zijn waterkeringen en dat betekent dat het plandeel tussen de Voorstraat/Riedijk en de Oude Maas/Beneden Merwede buitendijks is gelegen. Het onderlopen van kades en het plaatsen van vloedschotten komt in dat plandeel af en toe voor. Waterschap Hollandse Delta controleert regelmatig de werking van de vloedschotten en ziet er op toe dat bij verbouwingen e.d. deze vloedschotten in stand blijven.

Het onderhavige bestemmingsplan is vooral gericht op de bestaande situatie en brengt geen wijziging in de situatie van het buitendijks gebied.

8.5 Riolering

Het gebied is voorzien van een gemengd rioolstelsel. Dit stelsel bevat een tweetal onderbemalingsgebieden doordat in de havens niet onder vrijerval gerioleerd kan worden:

- Het gebied ten noorden van de Nieuwe Haven / Wolwevershaven watert af op een gemaal dat zich bevindt ter hoogte van de Roobrug. Hier wordt het rioolwater via een persleiding verpompt van de Nieuwe Haven naar de Aardappelmarkt.
- Het gebied ten noorden van de Voorstraatshaven / Wijnhaven watert af op een gemaal dat zich bevindt in de Grote markt. Hier wordt het rioolwater via een persleiding verpompt naar het Statenplein.

Het totale gebied watert af op de rest van het gemeentelijk rioolstelsel in de Spuiboulevard, ter hoogte van het Achterom.

Verspreid over het gebied bevinden zich een tiental overstorten. Een drietal hiervan lozen direct op de rivier, de overige overstorten lozen op de diverse havens.

De woningen aan de noordzijde van de Voorstraat tussen de Leuvebrug en de Tolbrug lozen op een riool dat zich bevindt in de Voorstraatshaven.

Aan de Wolwevershaven bevinden zich een aantal panden dat nog niet is aangesloten op de riolering; zij lozen direct op de rivier. Hiervoor is toestemming verleend door Rijkswaterstaat.

8.6 Regeling in bestemmingsplan

In het onderhavige bestemmingsplan zijn bestaande watergangen opgenomen met de bestemming "water".

8.7 Overleg met waterbeheerder

Het stedelijk waterplan is tot stand gekomen in samenwerking met het waterschap Hollandse Delta. Over de aanpak van bestemmingsplannen en de doorvertaling daarin van het stedelijk waterplan is structureel overleg met deze waterbeheerder. Er zijn ondermeer afspraken gemaakt over de vormgeving en inhoud van het onderhavige hoofdstuk "watertoets".

HOOFDSTUK 9 Uitvoerbaarheid

9.1 Maatschappelijk

Het onderhavige bestemmingsplan is vanaf 17 december 2008 gedurende 6 weken onderwerp van inspraak geweest. Er zijn in die periode zo'n 60 inspraakreacties ingediend. Verschillende reacties hadden betrekking op dezelfde onderwerpen.

Als gevolg van de inspraakreacties is het bestemmingsplan op onder meer de volgende onderdelen aangepast:

- a. mogelijkheid vestigen horeca via ontheffing in kader van culturele zone en een horecapaviljoen aan de Vest, is geschrapt
- b. bestemming bedrijf Varkenmarkt 55 is uitgebreid met naastliggende perceel
- c. horecaconcentratiegebied in Wijnstraat is, behoudens de hoekpanden, geschrapt. Bestaande horeca in deze straat krijgt horecabestemming
- d. visrestaurant Marktzicht krijgt horecabestemming
- e. tuin bij Korte kalkhaven 6a is gewijzigd in erf en schamppalen Bomkade 11 zijn opgenomen binnen de bouwgrens
- f. bouwvlakken en bouwhoogten op hoek Mattensteiger/Mattenkade zijn aangepast
- g. achtergevelrooilijn bij Voorstraat 48 is verruimd
- h. in de toelichting is het Hoofdstuk Milieu aangepast
- i. achterhuizen aan Steegoversloot tussen Schoolstraat en Vest zijn opgenomen binnen bouwvlak
- j. achtergevelrooilijn bebouwing aan de Schoolstraat-oostzijde is met 2 m teruggelegd
- k. Voorstraat-west is onderdeel van de bestemming "centrum"
- l. rechtstreekse mogelijkheid plaatsen hotelboot in Kalkhaven en Leuvehaven is geschrapt en hetzelfde geldt voor een horecaschip in Kalkhaven, Leuvehaven en Riedijkshaven; daarvoor in de plaats een mogelijkheid om dit met ontheffing toe te staan. Voorts mag een horecaschip alleen in de vorm van een restaurantfunctie en geen partyboot.

Insprekers zijn hiervan, onder toezending van de betreffende notitie, met een brief op 10 juni 2009 op de hoogte gesteld.

Naast de aanpassingen die voortvloeien uit de inspraakreacties en de overlegreacties (hoofdstuk 10) is het bestemmingsplan op enkele onderdelen aangepast. Het gaat hierbij ondermeer om:

- a. aanpassingen die voortvloeien uit de standaardisering (SVBP 2008); dit betreft technische aanpassingen op de kaart en in de regels, zoals
 - het toepassen van de bestemming 'Cultuur en Ontspanning' voor objecten in het Hofkwartier en de overige musea.
 - bestemming 'gemengd' bij aanloopstraten is gewijzigd in 'gemengd – 2'; de overige mengbestemming is 'gemengd – 1'.
 - zware horeca is 'horeca – 2' en de overige horeca is 'horeca – 1' geworden.
 - andere opzet (indeling) van regels
- b. kapel op het Jacobsplein is aangegeven met de nieuwe bestemming 'Cultuur en Ontspanning'.
- c. de bedrijfsbestemming is beperkt tot "bedrijf-nutsvoorzieningen". De overige –eerder tot bedrijven bestemde percelen– zijn overeenkomstig de geldende bestemmingsplannen opgenomen binnen de bestemmingen 'centrum' en 'gemengd'.
- d. de begrenzingen bij Nieuwstraat 60-62 zijn verruimd op de plankaart aangegeven.
- e. de school aan de Vest is bestemd tot 'maatschappelijk'; de rechtbank en de bibliotheek zijn opgenomen binnen de bestemming 'gemengd'.
- f. doordat over een eerder plan voor het dichtzetten van de overkapping op de Vismarkt geen overeenstemming is bereikt met de Rijksdienst, is het bestaande gebouw bestemd voor horeca en is voor de overkapping een wijzigingsbevoegdheid naar horeca opgenomen. Zodra er een wel acceptabel plan is kan die bevoegdheid worden toegepast en kan ook onder overkapping horeca worden gevestigd.
- g. op sommige onbebouwde plekken is alsnog de bestemming 'tuin' gelegd.
- h. 'horeca-1' is ook gelegd op pand Henegouwen in de Wijnstraat (stadshotel).
- i. bed & breakfast tot maximaal 4 bedden wordt toegestaan binnen de regeling van beroepsuitoefening aan huis.

9.2 Financieel

Het bestemmingsplan is in hoofdzaak gericht op beheer en behoud van de flexibiliteit uit het geldende bestemmingsplan. Functiewijzigingen binnen de bestemmingen 'centrum' en 'gemengd' waren ook al mogelijk binnen het geldende bestemmingsplan.

Voor nieuwe ontwikkelingen door derden wordt, indien de gemeente er bij betrokken is, een exploitatie-berekening gemaakt waarin enerzijds rekening wordt gehouden met door de gemeente te maken kosten en anderzijds opbrengsten ontstaan door verkoop van gronden.

Algemeen is uitgangspunt dat dit op minimaal budgettair neutrale wijze plaatsvindt.

Voor nieuwe ontwikkelingen door de gemeente zijn gelden gereserveerd via veelal strategische investeringen, zoals voor het Hofkwartier.

Gelet op het voorgaande is er geen aanleiding een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

HOOFDSTUK 10 Resultaten overleg

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

1. Provincie Zuid-Holland
2. Rijkswaterstaat
3. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten
4. Waterschap de Hollandse Delta
5. PTT Telecom Netwerkdiensten
6. Ministerie van Economische Zaken
7. Vrom-Inspectie Regio West
8. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
9. Kamer van Koophandel
10. Nederlandse Spoorwegen
11. Transportnet Zuid-Holland
12. Gastransport Services
13. gemeentebestuur Zwijndrecht
14. gemeentebestuur Papendrecht

Van de mogelijkheid om in te reageren op het voorontwerp-bestemmingsplan is gebruik gemaakt door:

1. Provincie Zuid Holland
2. Waterschap Hollandse Delta
3. Vrom-Inspectie Regio West
4. Kamer van Koophandel
5. Transportnet Zuid-Holland
6. N.V. Nederlandse Gasunie

De betreffende brieven zijn in het vervolg van commentaar voorzien.

1. Provincie Zuid-Holland

Luchtkwaliteit

De betreffende teksten zijn inmiddels geactualiseerd.

Molenbiotoop

Een zeer gering gedeelte van het plangebied ligt binnen de molenbiotoop van de molen Kyck Over Den Dyck. Gelet op de afstand tot de molen is op deze locaties een bouwhoogte van meer dan 30 m toegestaan, terwijl het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan in het algemeen een maximale hoogtemaat van 12 m, en op 1 locatie maximaal 17 m, aangeeft. Het belang van de molen komt derhalve absoluut niet in het gedrang.

Gelet op de reactie zal het gedeelte van de betreffende cirkel op de plankaart worden aangegeven.

2. Waterschap Hollandse Delta

Waterkering

De aangegeven tekstsuggestie zal worden verwerkt.

Stedelijk Waterplan

In de tekst zal worden verwerkt dat is gestart met het opstellen van een stedelijk waterplan 2.

Riolering

De opmerking zal in de tekst worden opgenomen.

Plankaart en regels

Over de wijze van aangeven van water en waterkering op de plankaart heeft inmiddels nader overleg met het waterschap plaatsgevonden. Deels zal er worden aangepast, voor en ander gedeelte is aanpassing niet relevant.

3. VROM-inspectie

Serres

Aan het Groothoofd zijn serres toegestaan, met name om ook 's winters de horeca op deze locatie te laten functioneren. De serre voor hotel Bellevue is in 2008 verleend. Bij andere horecagelegenheden zijn serres al langer aanwezig.

In tegenstelling tot het nu nog geldende bestemmingsplan "Havengebied I" zijn de serres in het voorontwerp-bestemmingsplan op de plankaart opgenomen.

Gevels parkeergarage

Het voorontwerp-bestemmingsplan kent de mogelijkheid van een nieuwe parkeergarage aan het Steegoversloot. De aandacht voor de gevels wordt gedeeld met de gemeente; in artikel 5.2 onder 8 is geregeld dat wanneer een parkeergarage bovengronds wordt gerealiseerd, deze zoveel mogelijk omgeven dient te worden door een schil met andere functies c.q. een in het straatbeeld passende gevel.

Structuurbepalende lijn

De structuurbepalende lijn is digitaal goed afleesbaar. Analooog is dit door de schaal van de kaart iets moeilijker.

De betreffende lijn is op enkele locaties aangepast c.q. alsnog aangegeven.

4. Kamer van Koophandel

Detailhandel

In het in 2001 vastgestelde bestemmingsplan “Boogjes” is de gehele Voorstraat-West opgenomen als onderdeel van de bestemming “centrumvoorzieningen”. Gevolg is dat op de begane grond uitsluitend detailhandel is toegestaan en andere functie via een vrijstelling kunnen voor zover die functie een positieve bijdrage levert aan het functioneren van de winkelstraat.

Doordat de afgelopen jaren steeds panden leegstonden is in het nieuwe voorontwerp-bestemmingsplan de Voorstraat-West onderdeel gemaakt van de bestemming “gemengd” en met de aanduiding “aanloopstraat”. In de regeling is opgenomen opgenomen dat voor de functies die in het bestemmingsplan “Boogjes” alleen kunnen worden toegestaan via een vrijstelling, nu zonder meer kunnen. Uitzondering is de horeca, die blijft gekoppeld aan een vrijstelling (heet nu ontheffing). De regeling is opgenomen om snel te kunnen inspelen op eventuele leegstand. Uit de reactie van de Winkeliersvereniging en het Centrummanagement blijkt dat men voorkeur geeft aan het handhaven van de regeling uit het bestemmingsplan “Boogjes”, i.c. uitgaan van een winkelfunctie en andere functies koppelen aan een ontheffing.

Gelet op deze reactie, en ook enkele inspraakreacties, wordt voorgesteld in te stemmen met de reacties en het voorontwerp-bestemmingsplan aan te passen. Daarmee verkrijgt de straat eenzelfde regeling als in de overige delen van het kernwinkelgebied.

Horeca

Dat niet alle bestaande horecazaken op de plankaart zijn aangegeven klopt; dit komt omdat deze panden geen horecabestemming hebben, maar een bestemming “centrum” of “gemengd”. Binnen deze bestemmingen zijn –mits wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden- verschillende functies mogelijk, waaronder horeca. Indien een binnen deze regeling gevestigd horecabedrijf verdwijnt kan dat pand voor andere functies worden gebruikt.

Zoals in de toelichting op het voorontwerp-bestemmingsplan verwoord zijn alleen in de horecaconcentratiegebieden de bestaande horecapanden aangegeven met een horecabestemming. Op die plekken is in feite horeca de enige (gewenste) bestemming. Voorts is aangegeven dat enkele solitaire horecapanden eveneens met een horecabestemming zijn aangegeven. Dit zijn de panden die niet binnen een regeling van aanloopstraat, winkelstraat, culturele zone, toeristische route vallen en waar de horecafunctie toch van belang is, o.a. ijssalon aan de Vest, restaurant Veerhuis, hotel in pand Holster.

Bedrijvigheid in de stad

In de door de raad op 8 januari 2008 vastgestelde “Agenda voor de binnenstad” wordt de Kalkhaven genoemd als mogelijke haven voor de recreatievaart.

De Kalkhaven wordt nu gebruikt voor de beroepsvaart en voor de schepen die aanmeren bij de bedrijven voor afbouw, reparatie. Het is niet ondenkbaar dat deze bedrijven op termijn verdwijnen en daarmee ook de betreffende schepen.

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat dan aan de panden waar thans deze bedrijven zijn gevestigd een andere bestemming wordt gegeven. Gevolg is dat dergelijke bedrijven, die door hun omvang en invloed feitelijk niet in een binnenstad thuishoren, zich hier niet meer kunnen vestigen. Indien dan ook een andere locatie voor de beroepsvaart kan worden gevonden, heeft dit tot gevolg dat er ruimte vrijkomt in deze haven. Het bieden van plaats aan de recreatievaart ligt dan voor de hand: direct bij de Oude Maas en in de nabijheid van het stadscentrum. De Kalkhaven kan dan eenzelfde functie vervullen als bijvoorbeeld de Nieuwe Haven.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt, dat het daadwerkelijk maken van plannen om de Kalkhaven een andere functie te geven:

- eerst kan nadat het overleg met genoemde bedrijven om te verhuizen naar elders succesvol zijn afgerond
- er voor de beroepsvaart overleg heeft plaatsgevonden over alternatieve locaties.

5. Transportnet Zuid-Holland

Uit de reactie blijkt dat kan worden ingestemd met het plan.

6. Gasunie

In de reactie wordt gemeld dat ook de toetsing aan toekomstig extern veiligheidsbeleid niet leidt tot problemen.