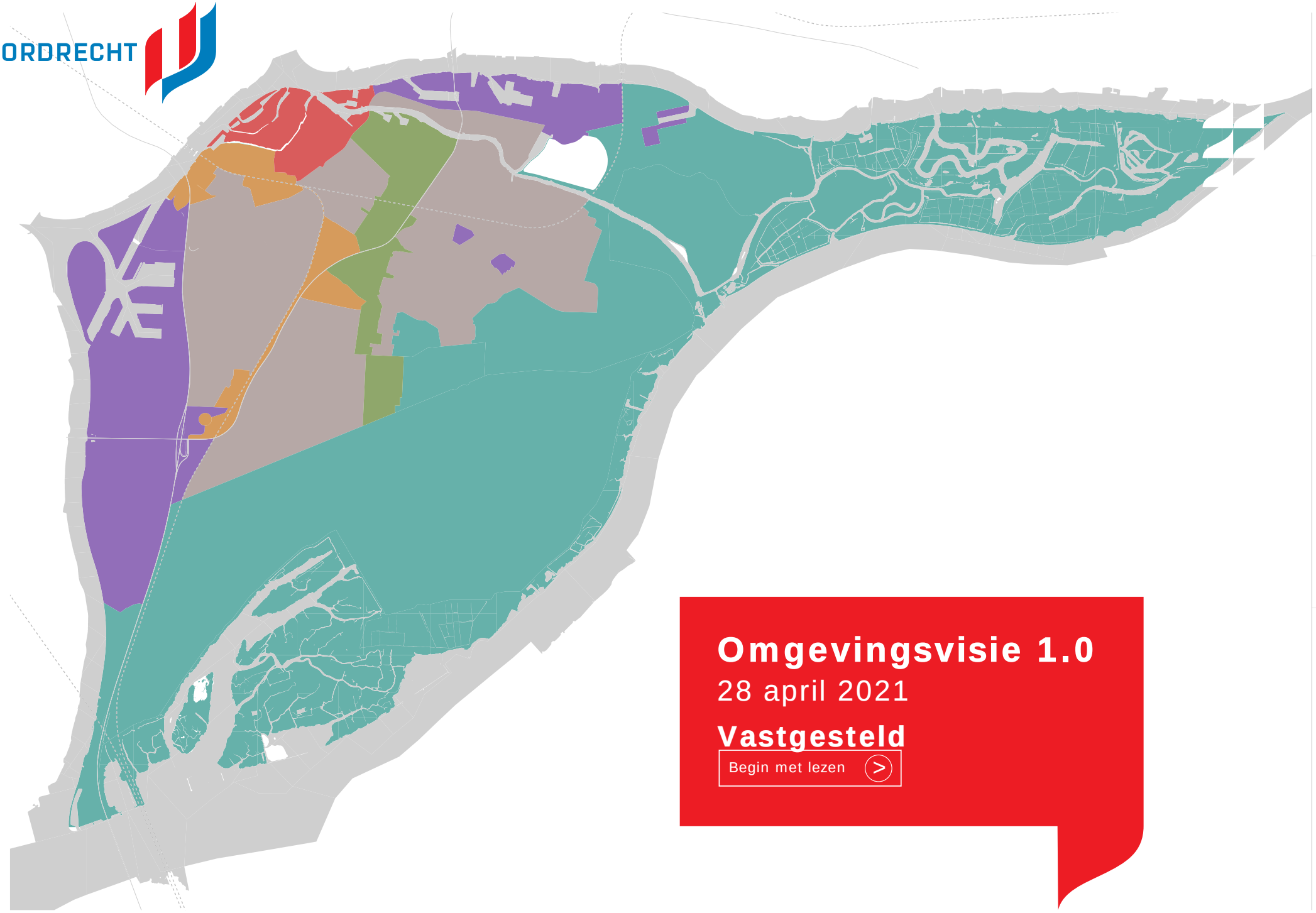
DORDRECHT



Omgevingsvisie 1.0

28 april 2021

Vastgesteld

Begin met lezen >

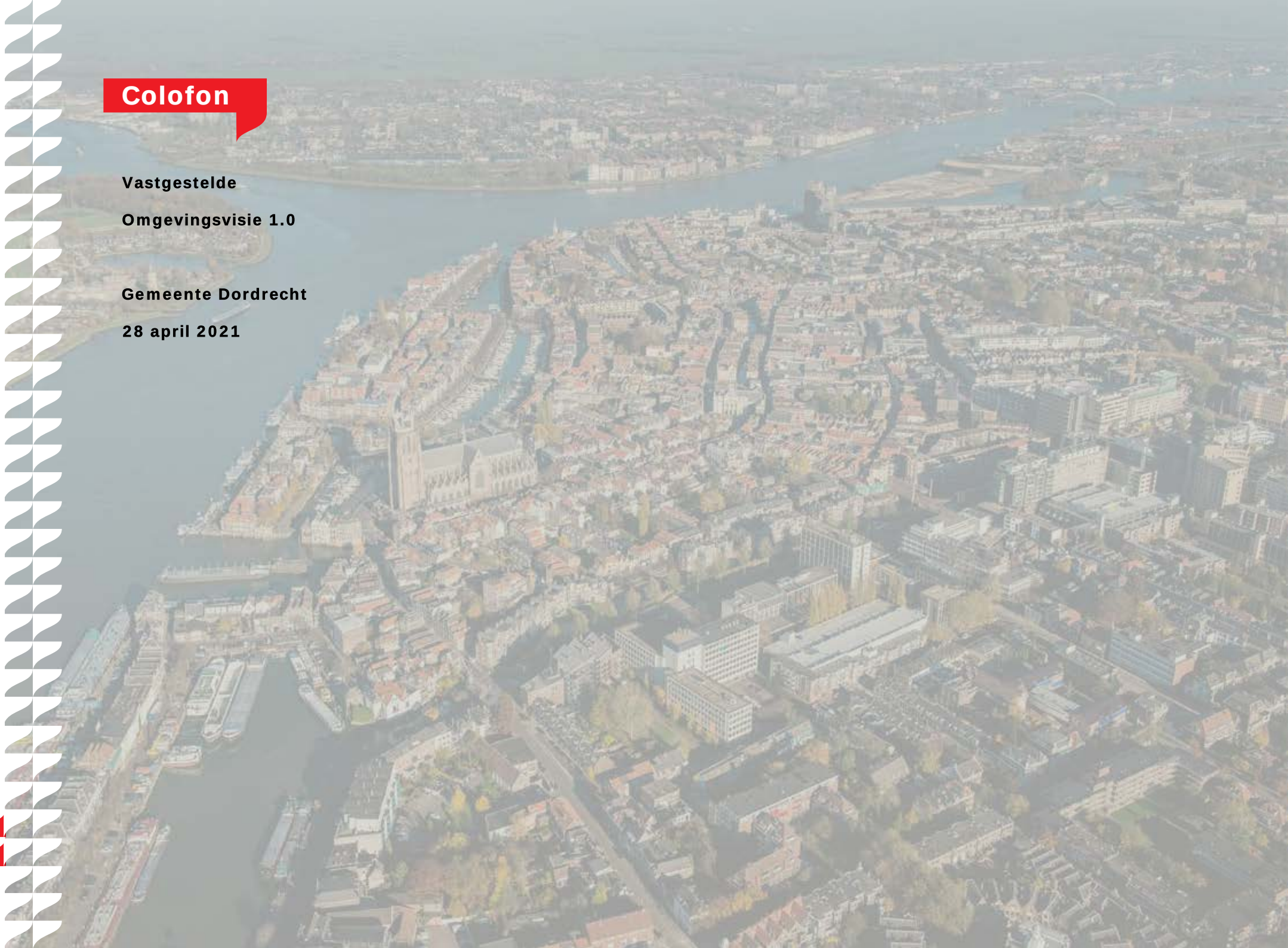
Colofon

Vastgestelde

Omgevingsvisie 1.0

Gemeente Dordrecht

28 april 2021



Inhoudsopgave

1. Dordrecht naar integraal omgevingsbeleid 1

1.1 Aanleiding Omgevingsvisie 1
1.2 Omgevingswet 2
1.3Sturingsfilosofie 6
1.4Participatie 11
1.5Leeswijzer 11

Hoofdstuk 2.Het profiel van Dordrecht: het verhaal van het eiland 13

2.1Dit is Dordrecht 13
2.2Dordrecht in haar omgeving 14
2.3Wij maken Dordt 17

Hoofdstuk 3 Opgaven en doelen 19

3.1Afspraken binnen de Drechtsteden 19
3.2Hoofdopgave: groei van aantal inwoners en arbeidsplaatsen 22
3.3Doelen uit de omgevingsvisie 25

4. De systemen in Dordrecht 63

4.1Groenblauwe systeem 63
4.2 Waterveiligheid systeem 67
4.3Milieu systeem 69
4.4Energie systeem 80
4.5Verkeerssysteem 84
4.6Ondergrond systeem 90
4.7Bebouwing inclusief welstand, hoogbouw- en verdichtingsvisie 97

5. De gebieden in Dordrecht 103

5.1Centrum 105
5.2Woonwijken 115
5.3Werkgebieden 127
5.4Poldergebied 137
5.5Spoorzone 145
5.6Dordwijkzone 159

Hoofdstuk 6 Dordrecht naar een dynamische uitvoering 165



1. Dordrecht naar integraal omgevingsbeleid

In dit hoofdstuk geven we aan wat de status is van de omgevingsvisie volgens de Omgevingswet. We leggen uit hoe de beleidscyclus werkt en welke rol de omgevingsvisie en de (uitvoerings) instrumenten uit de Omgevingswet hebben. Vervolgens geven we aan wat de sturingsfilosofie van onze gemeente is. Dat doen we aan de hand van leidende principes, het werken met de doelen als randvoorwaarden, de resultaten uit de beoordeling van de impact op de fysieke leefomgeving en de rollen die de gemeente kan innemen. Tot slot vertellen we hoe we participatie hebben georganiseerd. Dit alles om één visie op de fysieke leefomgeving te ontwikkelen.

1.1 Aanleiding Omgevingsvisie

In de structuurvisie uit 2013 staat: ''Stedelijke ontwikkeling is de komende decennia fundamenteel anders dan we gewend zijn. Ook de rol van de overheid verandert. We zitten op veel terreinen in een overgangssituatie naar een nieuwe ordening. Dat vraagt om een nieuwe kijk op de rol en positie van de overheid, haar sturingsmogelijkheden en de instrumenten die daarbij nodig zijn. Eén van die instrumenten is de structuurvisie. Bij deze actualisering is een nieuwe ontwikkelstrategie, gebaseerd op uitnodigingsplanologie, de leidraad''.

We kunnen stellen dat de omgevingsvisie een concrete stap is in die nieuwe verordening. De Omgevingswet vraagt om een andere rol van de overheid. In de omgevingsvisie (en het omgevingsplan) maakt de gemeente keuzes over hoe zij wil functioneren in het fysieke domein en welke ambities zij daar heeft. Dit gaat dus om de bevoegdheidsverdeling, sturingsmogelijkheden, afwegingsruimte en (de)regulering. Met de Omgevingswet en omgevingsvisie geven we meer ruimte aan initiatieven in en uit de stad.

Mogelijk lokaal omgevingsbeleid speelt in op lokale behoeften en doelstellingen. Er gelden meer algemene regels, in plaats van gedetailleerde vergunningen. Het doel staat voorop en niet het middel om er te komen. De houding bij het beoordelen van plannen wordt daarom ‘ja mits’ in plaats van ‘nee tenzij’. Zo ontstaat ruimte voor bijvoorbeeld bedrijven en organisaties om met ideeën te komen.

Daarnaast geven de, in het coalitieakkoord gemeente Dordrecht 2018 – 2022 vastgestelde, opgaven aanleiding voor een herijking van de huidige Structuurvisie Dordrecht 2040. Die is met name gebaseerd op beheren en beheersen. In plaats van het accent op een kleinschalige en organische ontwikkeling van de stad ligt er nu een forse groeiopgave.

Tot slot vraagt een integrale en brede kijk op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving op het Eiland van Dordrecht om deze omgevingsvisie Dordrecht 1.0. Een versie 1.0 omdat we nu een eerste stap zetten in het kader van de Omgevingswet en de bijbehorende nieuwe werkstructuur. Deze versie is grotendeels gebaseeerd op staand beleid. Zodra de Omgevingswet is ingevoerd zal daarna gewerkt worden aan een 2.0 versie waarin ook nieuwe aandachtspunten een plek kunnen krijgen.

1.2 Omgevingswet

De Omgevingswet betreft een grote wetgevingsoperatie. De wet bundelt wetgeving en regels voor onder meer ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. Het doel van deze operatie is:

- Het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit.
- Het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving om er maatschappelijke behoeften mee te vervullen.

Met het vernieuwen van het zogenaamde omgevingsrecht wil de wetgever de volgende verbeteringen bereiken:

1. Inzichtelijker omgevingsrecht: het huidige recht over de fysieke leefomgeving is namelijk versnipperd geraakt.
2. De fysieke leefomgeving moet op een samenhangende manier centraal staan in beleid, besluitvorming en regelgeving.
3. Er moet meer afwegingsruimte zijn voor overheden, waaronder gemeentes, om doelen voor de leefomgeving te bereiken.
4. De besluitvorming over projecten in de leefomgeving moet sneller en beter.

Bij het ontwerp van dit nieuwe stelsel is de beleidscyclus gebruikt om te beoordelen welke verschillende instrumenten nodig zijn in de diverse fasen van deze cyclus. Deze beleidscyclus ziet er als volgt uit. De vier belangrijke instrumenten zijn:

a. Omgevingsvisie

De wetgever stelt een omgevingsvisie verplicht, ook voor gemeentes. Zie kwadrant 1 van de beleidscyclus, beleidsontwikkeling. In deze visie geeft de gemeenteraad aan wat de kernkwaliteiten zijn van de gemeente, wat de ambities zijn voor de lange termijn en welke kaders er zijn voor toekomstige ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving.

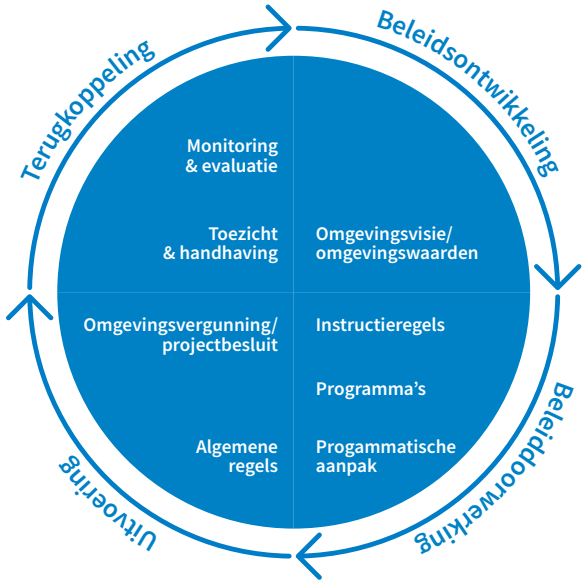


fig 1.1 Beleidscyclus conform de Omgevingswet

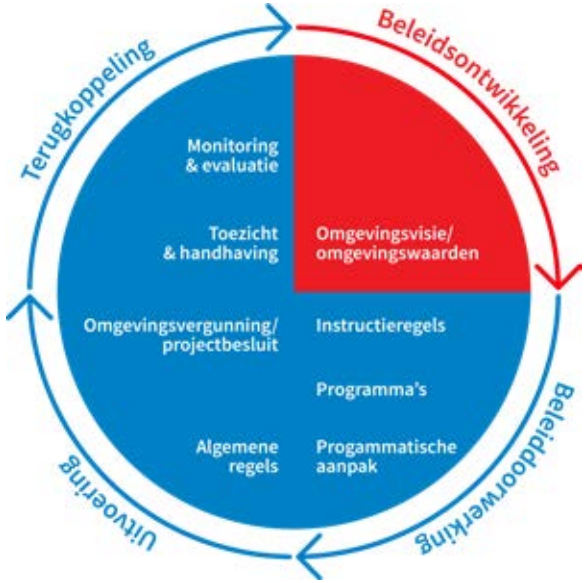


fig 1.2 Beleidsontwikkeling conform de Omgevingswet

Deze omgevingsvisie beschrijft doelen in de fysieke leefomgeving voor Dordrecht, op integrale wijze en voor de langere termijn. De visie heeft een zelfbindend karakter en biedt de basis voor de inzet van andere gemeentelijke instrumenten op grond van de Omgevingswet.

De omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Dordrecht 2040 inclusief herzieningen en brengt verkeers- en vervoersplannen, milieubeleidsplannen, waterplannen, woonvisies en allerlei andere visies op het gebied van ruimtelijke ordening samen. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de onderliggende beleidsstukken. Dit betekent dat de omgevingsvisie Dordrecht 1.0 een integraal en samenhangend verhaal is waarin al het beleid, dat voorheen in fysieke sectorale plannen was opgenomen, op hoofdlijnen samenkomt.

b. Programma's

Het programma is een nieuw instrument dat meerdere doelen kan dienen. Dit instrument is opgenomen in kwadrant 2: beleidsdoorwerking. Het programma kan:

1. Een uitwerking van het beleid voor ontwikkeling, gebruik, beheer, bescherming en behoud van de fysieke leefomgeving zijn.
2. Maatregelen bevatten om aan omgevingswaarden te voldoen.
3. Maatregelen bevatten om één of meer andere doelstellingen voor de fysieke leefomgeving te bereiken.

Burgemeester en wethouders stellen deze programma's vast. In hoofdstuk 3, 4 en 5 staat welke programma's burgemeester en wethouders opstellen om de omgevingsvisie uit te voeren. Voor elk nieuw programma organiseren ze participatie.

Alle te maken programma's die op dit moment voortkomen uit de omgevingsvisie zijn op een rij gezet in hoofdstuk 6 (Dordrecht naar een dynamische uitvoering). Hierin is te zien aan welke doelen deze bijdragen. Daarnaast heeft de gemeente een aantal visies/beleidsnota's etc. die we in de

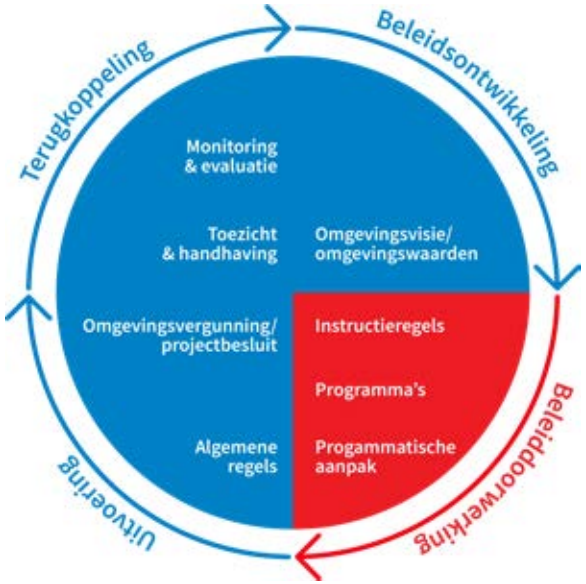


fig 1.3 Beleidsdoorwerking conform de Omgevingswet

systematiek van de Omgevingswet als programma kunnen zien. Deze blijven dus bestaan. Zie bijlage 1 voor een overzicht hiervan. Deze tabel is niet volledig. Vanwege bijvoorbeeld actualiteiten kan behoefte ontstaan aan het opstellen van een programma. Een programma moet altijd bijdragen aan de 7 doelen.

c. Omgevingsplan

Net zoals het bestemmingsplan de vertaling is van de huidige structuurvisie, is het omgevingsplan de juridische vertaling van de omgevingsvisie. Zie kwadrant 3: uitvoering algemene regels. De gemeenteraad stelt één omgevingsplan vast (of wijzigingen ervan). Voor de uitvoering van de visie brengt de gemeente na inwerkingtreding van de Omgevingswet wijzigingen van het omgevingsplan in procedure.

Het omgevingsplan bevat in principe alle regels die de gemeenteraad aan en over de fysieke leefomgeving wil stellen. Dit alles maakt het omgevingsplan tot hét centrale juridische instrument van de gemeente. Voor het omgevingsplan is een heldere omgevingsvisie, waarin de belangrijkste keuzes zijn gemaakt, van groot belang. Het omgevingsplan is tenslotte niet meer of minder dan de juridische vertaling van vastgesteld beleid. Bij afwijking van het omgevingsplan is toetsing aan de omgevingsvisie nodig.

d. Omgevingsvergunningen

De omgevingsvergunning (kwadrant 3) is een belangrijk uitvoeringsinstrument. Voor het uitvoeren van bepaalde activiteiten kan men met een aanvraag toestemming krijgen. De Omgevingswet bevat een aantal vergunningstelsels, maar ook het omgevingsplan kan verboden (afgezien van vergunning) bevatten. Daarnaast is het mogelijk om met een omgevingsvergunning van het omgevingsplan af te wijken. Bij deze afweging om af te wijken, speelt de omgevingsvisie een rol. Draagt het initiatief bij aan de gestelde doelen?

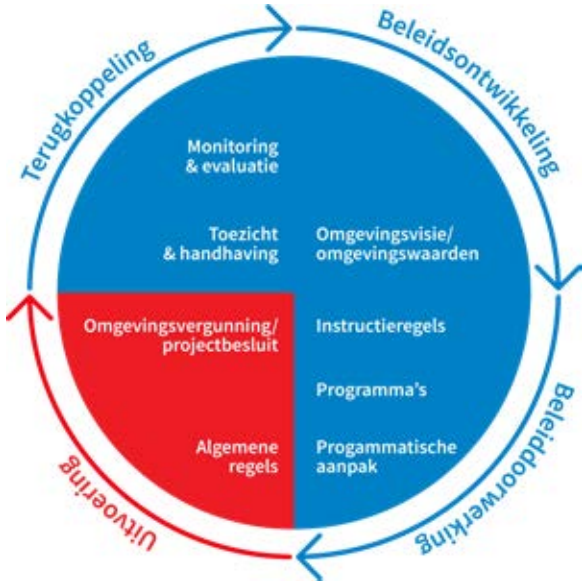


fig 1.4 Uitvoering conform de Omgevingswet

e. Monitoring

Het sluitstuk van de beleidscyclus (kwadrant 4, terugkoppeling) is toezicht en handhaving en monitoring en evaluatie. Levert de inzet van bovengenoemde instrumenten gezien de opgaven en doelen van deze visie en de uitgangspunten het beoogde resultaat op? Daarmee is de beleidscyclus doorlopen en kan deze opnieuw starten. Verschillende redenen kunnen hiervoor aanleiding geven, zoals de terugkoppeling van kwadrant 4, beleidswensen of -aanpassingen, nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, wensen vanuit de samenleving, een nieuw gemeentebestuur en nieuwe wetgeving. De gemeenteraad houdt de vinger aan de pols. De omgevingsvisie wordt een levend document.

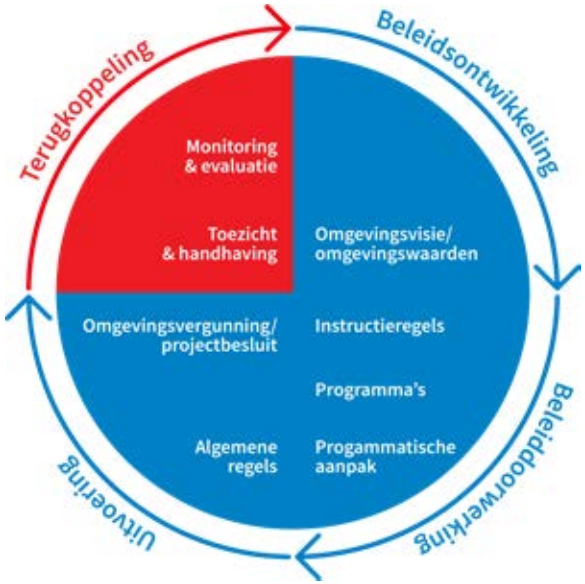


fig 1.5 Terugkoppeling conform de Omgevingswet

Cyclus	Instrument	inhoud	Bevoegdheid *Nu*	*Straks*
Beleids ontwikkeling	Omgevingsvisie	Ambitie	Raad	Raad
Beleids doorwerking	Programma	Maatregelen	Raad	College
Uitvoering	Omgevingsplan	Regelgeving	Raad	Raad
	Vergunning *Afwijking bp/op*	Uitvoering	College *Raad*	College *College*
Terugkoppeling	Monitoring	Terugkoppeling	Raad	Raad

fig 1.6 Bevoegdheden van raad en college onder de Omgevingswet

1.3 Sturingsfilosofie

Leidende principes

Met de omgevingsvisie wil de gemeente de groeiopgaven, zoals vastgesteld in het coalitieakkoord verwezenlijken. In het coalitieakkoord zijn zes leidende principes vastgesteld: Dordrecht Groeit, Dordrecht Zorgt, Dordrecht Verdient, Dordrecht Verbindt, Dordrecht Geeft Ruimte en Dordrecht Neemt Verantwoordelijkheid. Dordrecht Groeit is een belangrijk leidend principe. De andere principes staan deels in het teken van Dordrecht Groeit, maar hebben ook zelfstandige betekenis.

De leidende principes helpen ons scherpe keuzes te maken en het beleid voor de jaren in deze coalitieperiode (2018-2022) af te blijven stemmen op de bestemming, om de stad die we in 2030 willen zijn. We stellen ons bij elke keuze de vraag of dit bijdraagt aan de zes bovengenoemde leidende principes.

De omgevingsvisie vormt het kader voor enkel de fysieke leefomgeving. Daarin speelt het Leidende principe Dordrecht Groeit een belangrijke rol. Vanuit deze fysieke hoek dragen de zeven doelen uit deze Omgevingsvisie ook bij aan dit belangrijk leidend principe Dordrecht Groeit!

Samenwerken

We werken voortdurend aan een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Dat doen we door zoveel mogelijk samen te werken om onze doelen te behalen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Binnen Dordrecht, door ruimte te geven aan initiatieven en daarbij te zorgen voor een samenhangende benadering van initiatieven en opgaven. Een goed voorbeeld daarvan is het rode loper traject, een traject dat ervoor zorgt dat initiatiefnemers sneller weten waar zij aan toe zijn. Door heldere kaders vooraf te stellen, hebben zij daarbinnen vervolgens meer ruimte voor eigen invulling van hun initiatief. Initiatiefnemers zorgen zelf voor vroegtijdige participatie van belanghebbenden, want ruimte geven werkt alleen als initiatiefnemers ook verantwoordelijkheid nemen. Buiten Dordrecht trekken we met partners op om gezamenlijk onze doelen te verwezenlijken. Welke coalities daarvoor noodzakelijk zijn verschilt per onderwerp en per situatie.



fig 1.7 Leidende principes conform het coalitieakkoord

Zeven doelen

Om de groei te faciliteren en een toekomstbestendige richting te geven formuleren we een aantal doelstellingen waaraan de groei moet voldoen. De opgaven zijn groot, maar de fysieke ruimte is beperkt. Dat betekent dat de groei op een slimme manier moet worden ingevuld zodat de hieronder genoemde doelen optimaal worden gerealiseerd.

De bestaande stad en ontwikkelingen kunnen beiden in meer of mindere mate bijdragen aan elk van de genoemde zeven doelen. Over het Eiland van Dordrecht heen kunnen bepaalde doelen meer of minder prioriteit hebben en kan het wenselijk zijn om aan andere doelen meer aandacht te besteden. Voor een specifieke plek of de samenhang van plekken kan om diverse redenen een bepaald doel meer aandacht verdienen dan de andere doelen. Zo levert verdichting in de Spoorzone een grotere bijdrage aan bijvoorbeeld de aantrekkelijkheid van de stad, maar moet er ook aandacht zijn voor biodiversiteit. Op deze manier leiden de zeven doelen uit de omgevingsvisie voor zowel nieuwe ontwikkelingen als voor de bestaande stad tot integrale ontwikkeling van de fysieke leefomgeving.

Beoordeling van de impact op de fysieke leefomgeving

Er is een beoordeling van de impact op de fysieke leefomgeving van de groeiopgave opgesteld. Dat is gedaan om de keuzes en belangenafweging te maken en zo te sturen op de inrichting van de fysieke leefomgeving.

In de impactbeoordeling is onderzocht wat de impact van de hoofdopgaven in de omgevingsvisie van Dordrecht (groei met 10.000 woningen en 4.000 banen) is op de fysieke leefomgeving. Vanuit en voor de zeven doelen in de omgevingsvisie zijn aandachtspunten benoemd voor de groeiambities. Voor Dordrecht algemeen en daar waar nodig voor ontwikkellocaties.

Deze aandachtspunten worden ‘teruggegeven’ aan de omgevingsvisie. Het zijn namelijk aandachtspunten waar in de omgevingsvisie en bij de verdere uitwerking in bijvoorbeeld programma's rekening mee gehouden kan of moet worden. De aandachtspunten zijn erop gericht om te zorgen dat het milieu- en fysieke omgevingsbelang gewaarborgd zijn in de omgevingsvisie of de uitwerking daarvan, bijvoorbeeld in programma’s of omgevingsplan(nen).

De belangrijkste aandachtspunten uit de beoordeling van de impact op de fysieke leefomgeving zijn:

- *Voorzieningen*: groei vraagt mogelijk om extra voorzieningen, met name op locaties waar de dekkingsgraad van basisvoorzieningen nog niet optimaal is. Tegelijk moeten we voorkomen dat nieuwe basisvoorzieningen (teveel) ten koste gaan van het draagvlak van bestaande voorzieningen. Dit vraagt om een duidelijk inzicht in de huidige staat en kwaliteit van basisvoorzieningen. Het vraagt verder om een duidelijke keuze waar en op welke manier we op ontwikkellocaties nieuwe basisvoorzieningen realiseren.

- *Verkeer en mobiliteit*: groei zorgt voor een forse toename van (auto)verkeersbewegingen. De vraag is hoe hiermee om te gaan. Traditioneel verder faciliteren van de groei van autoverkeer of maximaal inzetten op aanpassing van de vervoerswijzekeuze? Voor het aspect verkeer zal een programma opgesteld moeten worden. Waarin we duidelijke analyses en keuzes maken hoe we om willen gaan met verkeer en mobiliteit.

- *Hinder:* door groei ontstaat meer hinder, met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. De landelijke situatie bepaalt voor een groot deel de luchtkwaliteit. Alleen met landelijke, gezamenlijke aanpak kunnen we die verbeteren. Soms kan groei ook een verbetering bewerkstelligen zoals de investering in geluidsschermen ten behoeve van nieuwe woningen waar ook de bestaande inwoners van profiteren.

- *Klimaat, water, biodiversiteit en energietransitie*: groei geeft lokaal aandachtspunten ten aanzien van klimaat, water, biodiversiteit en energie. Stadsbreed zijn er vooral kansen. Dat is te zien in de ‘visie op het groenblauwe eiland’. Stikstof is en blijft de komende jaren aandachtspunt voor ruimtelijke ontwikkelingen.

De doelen zijn in deze omgevingsvisie op hoofdlijnen beschreven en worden verder uitgewerkt. Door de Omgevingswet beschikt het college van burgemeester en wethouders over de mogelijkheid om uitwerking vorm te geven in programma’s. In deze omgevingsvisie geeft de gemeenteraad aan waar nadere uitwerking in een programma plaats moet vinden, welke doelen bijvoorbeeld meer prioriteit hebben, en/of welke aandachtspunten daarbij in het bijzonder van belang zijn.

De gemeente kan de kaders opnemen in het omgevingsplan. Op die manier stelt de visie niet alleen ambities, maar waarborgt het de uitvoering van deze ambities ook. Door bijvoorbeeld een groennorm op te nemen in het omgevingsplan, waarborgen we de uitwerking van deze doelstellingen bij nieuwe ontwikkelingen.

De doel en gebied specifieke bevindingen uit dit rapport (zie bijlage 2) zijn verwerkt in de volgende hoofdstukken. De aandachtspunten uit dit leefmilieurapport krijgen in programma’s en andere uitwerkingen van deze omgevingsvisie verdere aandacht.

In hoofdstuk 6 leest u op welke wijze monitoring plaats gaat vinden en volgens welk uitvoeringsprogramma.

Rollen

Voor de inzet van de verschillende instrumenten is het van belang welke rollen de gemeente wenst te vervullen. Om bepaalde doelen te bereiken is het soms nodig om actief te handelen, bijvoorbeeld bij de aankoop van grond. Om andere doelen te behalen is samenwerking nodig, zoals bij de bouw van woningen. Voor andere situaties is de samenleving aan zet. De rol die de gemeente aanneemt kan veranderen gedurende processen. Vaststaat dat de gemeente het niet alleen kan en de samenwerking met de samenleving zoekt. Dat geldt andersom uiteraard ook.

In deze visie onderscheiden we de volgende rollen:

- Kaderstellend (waaronder regulerend en instruerend). Dit is de meer traditionele rol, de gemeente geeft aan wat er (niet) mag en onder welke voorwaarden.
- Samenwerkend (waaronder regisserend en stimulerend).
- Ondersteunend (ook faciliterend).
- Overlatend aan de samenleving.

Eén van de vertrekpunten van de Omgevingswet is vertrouwen. Vertrouwen tussen overheid en samenleving, vertrouwen tussen markt en overheid en tussen markt en samenleving. Het opbouwen van wederzijds vertrouwen kost tijd. Belangrijk daarbij is het geven van duidelijkheid in rollen en verwachtingen als gemeente en door het inzetten van participatiemogelijkheden.

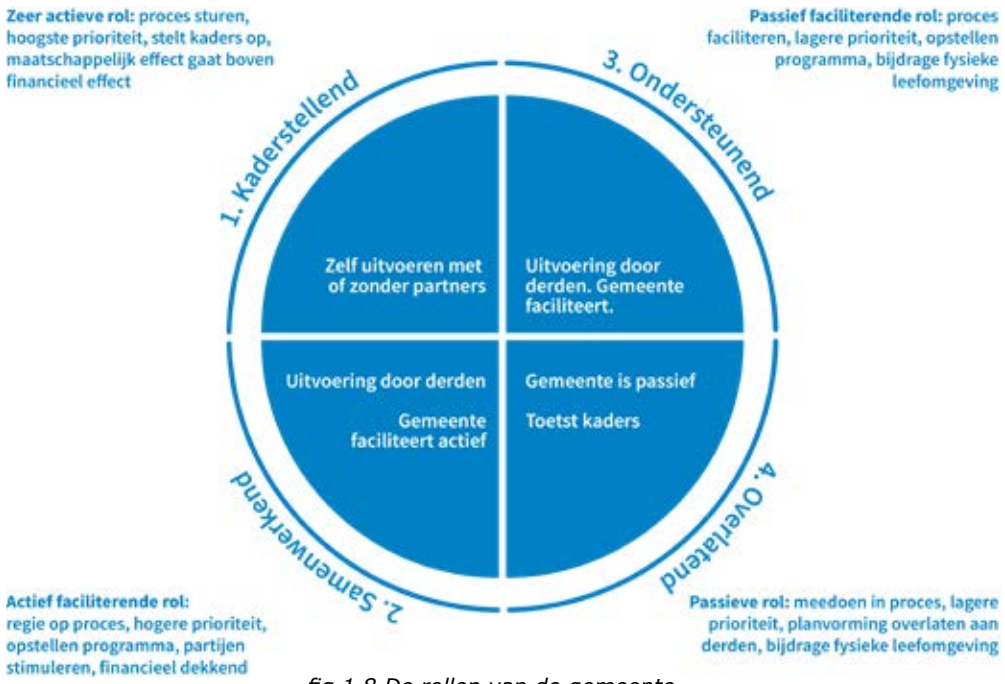


fig 1.8 De rollen van de gemeente



fig 1.9 Beelden van het participatieproces

1.4 Participatie

De omgevingsvisie is van en voor Dordtenaren. De Omgevingswet vraagt een andere houding van de overheid: meer flexibiliteit en meer mét de samenleving. Participeren, meedoen is belangrijk. Dat staat ook in de Omgevingswet. De wetgever vindt het namelijk belangrijk dat burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties invloed kunnen uitoefenen op de omgevingsvisie. Voor alles zijn gedeelde ambities en doelstellingen een must om deze daadwerkelijk te kunnen laten slagen.

Met Nieuw Dordts Peil (zie hoofdstuk 2) is al veel informatie opgehaald bij inwoners. Ook de structuurvisie 2040 (opgesteld in 2013), het coalitieprogramma 2018-2022 en andere al vastgestelde beleidskaders geven richting aan de inhoud van de omgevingsvisie. Dordrecht kan niet ineens een hele andere versie van zichzelf worden. Sterker nog, het moet ontwikkelen tot een betere versie van zichzelf. Daarom hebben we de participatie voor de omgevingsvisie compact gehouden. En toch is er door veel mensen volop meegewerkt aan deze visie.

Deze omgevingsvisie is tot stand gekomen met input van beleidsmedewerkers, stakeholders zoals ondernemers, woningcorporaties, andere overheidsorganisaties en bewoners. Een werkgroep van 5 gemeenteraadsleden volgde het proces en informeerde de hele raad over de voortgang. De verantwoordelijke wethouder is natuurlijk op de hoogte gehouden van voortgang en tussenresultaten. Dit heeft hij op zijn beurt gedeeld met het hele college. De inbreng van de genoemde groepen is door participatie tot stand gekomen. Dit kende vele vormen: interviews, samenvattingen, gespreken, e-mails, bijeenkomsten (check-ins, check-outs, open dag omgevingsvisie, interactieve avond presentatie ontwerp-omgevingsvisie), onderzoek GGD en de inspraakprocedure via het indienen van zienswijzen. Ook zijn er ambtelijk nog minimale aanpassingen doorgevoerd. Via verschillende trajecten zijn de beleidskeuzes verwoord en vertaald naar de uitwerking per gebied. In bijlage 3 is een uitgebreid verslag van dit proces en het verwerken van de input opgenomen.

1.5 Leeswijzer

De omgevingsvisie Dordrecht, een stad geworteld in het verleden, kan niet anders dan beginnen met het beschrijven van het profiel van de stad. Dit gebeurt in hoofdstuk 2. Vervolgens komen in hoofdstuk 3 de opgaven uit het coalitieakkoord en de doelen voor de fysieke leefomgeving aan bod. Daarna beschrijven we in hoofdstuk 4 de stadsbrede systemen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het groen- en verkeerssysteem.

Belangrijke vraag is welke randvoorwaarden deze systemen geven aan de ontwikkeling van de verschillende gebieden in Dordrecht. Denk hierbij aan het poldergebied en woongebieden. De uitwerking hiervan gebeurt in hoofdstuk 5. Belangrijk hierin zijn de bevindingen uit het beoordelingsrapport impact op de fysieke leefomgeving. Hoofdstuk 6 bevat tot slot een beschrijving van de manier waarop de gemeente de doelen wenst te realiseren. De titel ervan spreekt voor zich: ‘Dordrecht naar een dynamische uitvoering’.



Hoofdstuk 2. Het profiel van Dordrecht: het verhaal van het eiland

Het profiel van Dordrecht is in de loop van de jaren vrij constant gebleven en is recent besproken met de stad en beschreven in de Structuurvisie Dordrecht 2040, Nieuw Dordts Peil en het coalitieakkoord 2018-2022. Actualisatie is niet nodig, want Dordrecht is geworteld in het verleden. Het profiel van de stad is de basis van onze fysieke leefomgeving.

2.1 Dit is Dordrecht

De oorsprong van de groei van de stad ligt in de historische binnenstad. Deze binnenstad met haar oorspronkelijke middeleeuwse structuur en talrijke monumenten levert ook vandaag een belangrijke bijdrage aan de aantrekkelijkheid van de stad. De stad is ontstaan op de plek waar drie belangrijke waterwegen samenkomen. Die ligging aan het water heeft de stad tot bloei gebracht. Scheepvaart en scheepsbouw floreerden er en dankzij het stapelrecht vloeide er geld in de stedelijke stadskist. Een groot deel van de historische binnenstad ligt buitendijks, ontstaan langs havens die in de 15e tot 17e eeuw zijn aangelegd, zoals de Nieuwe Haven en de Wolwevershaven.

Deze oriëntatie op het water betekent dat er geen grote historische marktpleinen in Dordrecht zijn: de goederen werden vooral op de kades verhandeld. Zo is de Grote Markt niet het historisch hart van Dordrecht, maar ontstaan als gevolg van het saneringsplan.

De tijden van weleer zijn voorbij, maar die bijzondere band met het water is nog altijd van invloed op het leven en werken in de stad. Het (regionale) arbeidsmarktbeleid ziet nieuwe kansen in de maritieme sector, de branche waarin stad en regio een schat aan kennis en ervaring bezitten. Het water oefent een ongekende aantrekkingskracht uit op bezoekers. Met kleine en grotere schepen komen zij om de cultuur(historie) van de stad op te snuiven en een terras te bezoeken.

Het water is vriend en soms vijand. De uitbreidingen van stad en eiland zijn nog terug te zien in de dijkenstructuur die over het eiland loopt. Deze dijken spelen nu en in de toekomst een rol in de bescherming tegen het hoge water. Dordrecht neemt deel aan diverse internationale kennistrajecten rond duurzame oplossingen voor het hoogwatervraagstuk.

De kwaliteit van het cultureel erfgoed van Dordrecht is, ook internationaal gezien, buitengewoon. Dordrecht heeft bijna 2.000 monumenten en één van de gaafste historische stadsgezichten met een nog bijna volledig intacte middeleeuwse structuur. Het heeft één van de meest geschilderde rivierfronten van Europa. De historische binnenstad is één van de parels van Dordrecht. De deels buitendijkse ligging aan het water maakt de Dordtse binnenstad uniek ten opzichte van andere Nederlandse steden.

De historische binnenstad van Dordrecht is hét kloppend hart van de regio. In de afgelopen jaren heeft de gemeente miljoenen geïnvesteerd in projecten en culturele voorzieningen om de stad nog aantrekkelijker te maken. De helft daarvan is gebruikt om de binnenstad verder te verlevendigen, o.a. door de ontwikkeling van het Energiehuis en het Dordrechts Museum.

2.2 Dordrecht in haar omgeving

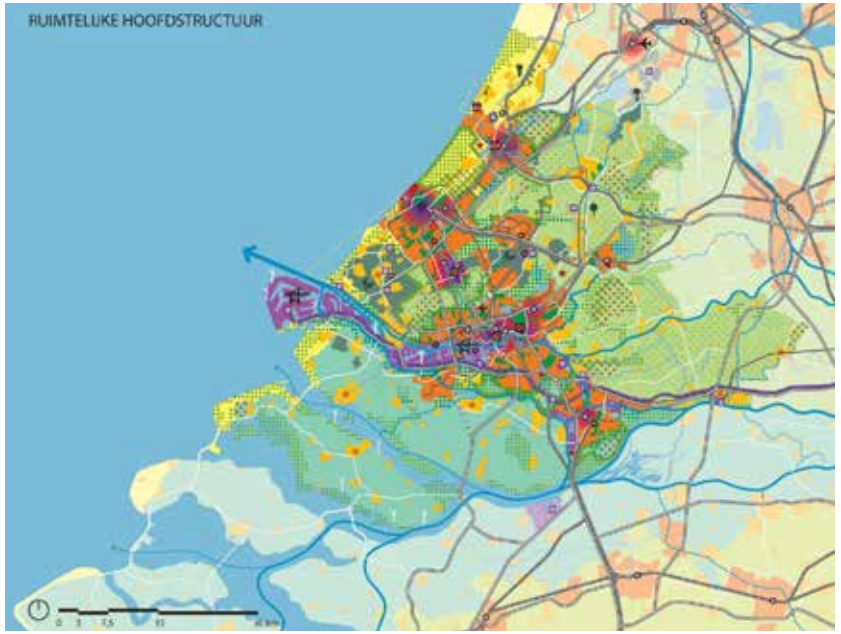
a. Drechtsteden

Met zes buurgemeenten, die aan dezelfde levensader liggen, vormt Dordrecht een hecht samenwerkingsverband onder de naam Drechtsteden. Gemeenten trekken samen op om hun regio economisch sterk te maken en hun inwoners goede voorzieningen te bieden. Samen hebben we de Groeiagenda Drechtsteden opgesteld en de Regiodeal Drechtsteden-Gorinchem. Met het Rijk, de provincie en niet-overheidspartners uit de regio werken we aan de realisatie.

b. De Zuidelijke Randstad

Dordrecht maakt in de ruimtelijke hoofdstructuur van de provincie Zuid-Holland onderdeel uit van de hoogstedelijke zone Leiden – Dordrecht. Het is één van de dichtstbevolkte regio's van Europa. De Zuidelijke Randstad wil uitgroeien tot een vitaal, hoogwaardig ingericht en goed bereikbaar metropolitaan gebied en daartoe de agglomeratiekracht versterken. Samen met de stedelijke regio's, provincie Zuid-Holland, andere gemeenten waaronder Rotterdam en Den Haag en het Rijk werken we samen op het gebied van de (hoogwaardig openbaar vervoer) mobiliteit én de verstedelijkingsopgave (wonen, onderwijs, economie en innovatie). Dordrecht is onder meer partner in de Verstedelijkingsalliantie Leiden – Dordrecht, het programma MOVE (deel Oude Lijn Leiden – Dordrecht), de Woondeal en het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad en betrokken bij de Investeringsagenda Zuidelijke Randstad en de Verstedelijkingsstrategie van de provincie.





boven: fig 2.1 Drechtsteden
onder: fig 2.2 Ruimtelijke Hoofdstructuur (bron: provincie Zuid-Holland)

c. De Maritieme Delta en de goederencorridor Oost-A-15

In internationaal perspectief heeft Nederland een sterke maritieme positie. Een samenhangend netwerk van zee-havens en achterlandknooppunten heeft deze positie bepaald. De regio Drechtsteden maakt onderdeel uit van dit Havenindustrieel complex en daarom zijn wij ook partner in de Maritieme Delta.

Dordrecht heeft als onderdeel van de delta niet alleen banden met het noorden maar ook met het zuidwesten (en het oosten). Eveneens zijn wij betrokken bij de Goederencorridor Zuid waarvan onder meer het goederenvervoer over het spoor onderdeel uitmaakt.



fig 2.3 Corridor Rotterdam- Antwerpen (bron:provincie Zuid-Holland



2.3 Wij maken Dordt

Dordrecht is een vitale en aantrekkelijke stad. Dat willen we ook in de toekomst zijn. Daarvoor is het belangrijk dat we groeien. Met de bouw van duizenden extra woningen hopen we in 2030 ruimte te bieden aan 140.000 inwoners. In het eindresultaat van een intensief participatieproces met de stad (2016-2017) met de naam 'Nieuw Dordts Peil' is de toekomst van onze stad mooi omschreven:

Dordt is in 2030 een nog betere versie van zichzelf: een groene, levendige stad die beweegt naar 140.000 inwoners, met een veerkrachtige bevolking en een hoger welvaartsniveau, sociaaleconomisch in balans. Een stad waar geboren en getogen Dordtenaren en steeds meer nieuw gevestigde 'eilanders' profiteren van het beste van twee werelden: de eigenheid, de zelfbewustheid en de grootstedelijke voorzieningen van Dordrecht enerzijds en de uitstekende connecties met de Randstad anderzijds. Want zeg nou zelf: waar kun je zo dicht bij Rotterdam wonen in een historische stad, omringd door water en met een Nationaal Park als achtertuin?

Dordrecht heeft haar unieke positie langs de weg, water en spoor maximaal benut. Als gevolg daarvan zijn logistieke bedrijven zich in Dordrecht en de Drechtsteden gaan vestigen. In hun kielzog is ook de bedrijvigheid in de zakelijke en financiële dienstverlening, kennis gedreven maakindustrie, toerisme en recreatie fors toegenomen. Dit aanbod van werk op beroepsgericht, midden- en hbo/universitair-niveau heeft ook de aandacht getrokken van hbo's die hier specifieke opleidingen zijn gestart. Tot slot is Dordrecht met haar topklinisch ziekenhuis een belangrijk speler in de gezondheidszorg.

De groei van de stad en de verbondenheid met de metropoolregio bieden ondernemers en inwoners kansen op werk. Meer werk kan een bijdrage leveren aan armoedebestrijding. Dordrecht is in 2030 een stad waar inwoners voor zichzelf een positief toekomstperspectief zien, waar meer mensen méédoen en in staat zijn om met fysieke, emotionele en sociale uitdagingen in het leven om te gaan. Zijn uitdagingen (even) te groot om zelf of samen met de naaste omgeving aan te pakken, dan kunnen mensen terugvallen op snelle, passende en betaalbare ondersteuning.

WIJ MAKEN DORDT



Hoofdstuk 3 Opgaven en doelen

De centrale ambitie van Dordrecht is de verdere ontwikkeling van de gemeente naar een groene, levendige stad met een veerkrachtige bevolking en een hoger welvaartsniveau zodat het huidige voorzieningenniveau ook in de toekomst kan worden gewaarborgd. Een inclusieve en sociaaleconomisch sterke stad, waar iedere Dordtenaar van profiteert. Hiervoor wil de gemeente uitbreiden met woon- en werkgelegenheid. Voor Dordrecht staat daarom de komende jaren **groeien** *centraal. Binnenstedelijke groei zien wij als aanjager voor kwaliteitsverbetering van de stad en het vergroten van de leefbaarheid. Deze hoofdopgave moet passen binnen de doelen van de gemeente, binnen de kaders van provincie en Rijk en binnen de afspraken die de gemeente binnen de regio Drechtsteden heeft gemaakt.*

3.1 Afspraken binnen de Drechtsteden

Dordrecht is onderdeel van het Stedelijke Netwerk Nederland (volgens de Nationale Omgevingsvisie (NOVI)) en daarbinnen nauw verbonden met de Drechtsteden. Over belangrijke ontwikkelingen hebben we daarom regionale afspraken gemaakt, die onze stad aangaan en werken we samen in de regio en met de provincie, het Rijk en andere partners in gremia als de Verstedelijkingsalliantie Leiden – Dordrecht, de Maritieme Delta en bij de uitwerking van gemaakte afspraken in de Groeiagenda, de Regiodeal Drechtsteden – Gorinchem, de Woondeal Zuidelijke Randstad en het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad. Op dit moment werkt de provincie aan een regionale verstedelijkingsstrategie en het Rijk aan een Uitvoeringsprogramma NOVI. Voor onze opgaven en doelen zijn bovengenoemde kaders en programma's van belang samen met die van de regio: de groeiagenda 2030, de energiestrategie Drechtsteden en de regionale woonvisie.



fig 3.1 Kaartbeeld Stedelijk Netwerk Nederland (NOVI)

Groeiagenda 2030

Het doel is helder: een regio met 300.000+ inwoners. Mensen die goed leven in een compleet, dynamisch, meerkernig gebied met unieke woon- en werkmilieus, een omvangrijk en divers aanbod aan bedrijvigheid. Een regio waar creativiteit bloeit en het onderwijs en de cultuur floreren, in een historische setting gelegen tussen drie rivieren in een uniek Hollands landschap.

Uitgangspunten uit de groeiagenda zijn:

Goed wonen

Doel is door te groeien naar 300.000+ inwoners en te komen tot een evenwichtiger verdeling van de woonsegmenten. De kwalitatieve woonvraag van binnen en buiten de regio is het uitgangspunt. Dat doen we door het toevoegen van woonwijken: duurzame, gezonde woongebieden die aantrekkelijk zijn voor een volgende generatie. De unieke gebiedskwaliteiten, zoals wonen aan het water worden volop benut. Zo ontstaan onderscheidende woonmilieus: in de historische binnenstad, langs de rivieroevers of ontspannen wonen in het groen.

In de Regionale Woonvisie is geregeld hoe we samen willen werken aan goed wonen in de Drechtsteden. Dit stimuleren we in de bestaande voorraad en in de nieuwbouw. Met de woonvisie dragen we bij aan de groeiagenda door in te zetten op de gebiedskwaliteiten van de Drechtsteden. Er vindt jaarlijks tussen de zeven gemeenten afstemming plaats over zowel de beoogde groei, de prognoses, kwalitatieve aspecten en de verdeling over de zeven gemeentes van het woningbouwprogramma.

Transformatie oevers

De rivier is het unieke kenmerk van de Drechtsteden. De locaties waar we de verbinding met de rivier kunnen maken, zijn belangrijk voor de ontwikkeling van de Drechtsteden. Oeverlocaties ontwikkelen we met een hoge kwaliteit. Het gaat om integrale versterking van de locaties, zodat er naast ruimte om te wonen ook ruimte is om te werken en te recreëren. De locaties maken deel uit van het bestaande stedelijk netwerk en zijn verbonden met de omringende wijken.

Centraal station Dordrecht

Project Spoorzone Dordrecht/Zwijndrecht. Voor doelgroepen die georiënteerd zijn op het openbaar vervoer en de levendigheid van de stad focussen we op wonen rond het centraal station Dordrecht in de buurt van de historische binnenstad. De ontwikkeling van het wonen rondom de openbaar vervoerlijn Dordrecht/Zwijndrecht draagt bij aan het draagvlak voor het OV-knooppunt en de verbetering van het openbaar vervoer in de hele regio.

Wonen in het groen

Naast wonen op bijzondere locaties aan de oevers en de Spoorzone is er behoefte aan wonen in het groen. We profiteren van de combinatie van de goede bereikbaarheid over weg, spoor en water, de historische binnenstad van Dordrecht en de groene uitstraling aan de randen van de Drechtsteden.

Goede bereikbaarheid

De regio ontwikkelt zich alleen als de verbindingen voor woon-/werkverkeer en goederenvervoer goed functioneren. Het bedrijfsleven maakt op de A15/A16 momenteel veel ‘verliesuren’. De bereikbaarheid moet beter per weg, over het spoor en over het water. Het Rijk heeft een eventuele verbreding van de A16 in de planning staan. De gemeente Dordrecht moet hiervoor ruimte reserveren, evenals voor de mogelijke komst van de RoBel-lijn t.b.v. goederenvervoer en ter ontlasting van de bestaande spoorlijn om die beter te kunnen benutten voor personenvervoer.

We verbinden hotspots met elkaar en het autogebruik dringen we terug ten gunste van het openbaar vervoer en fiets (weg en water). Het ruimtelijk-economisch versterken van

het stationsgebied Dordrecht CS heeft prioriteit en draagt op essentiële wijze bij aan de aantrekkingskracht van de Drechtsteden. De nieuwe woon- en werklocaties die we de komende jaren ontwikkelen, vereisen een goede koppeling aan een hoogwaardig OV-systeem. Dit is essentieel voor de toekomstige bereikbaarheid van Drechtsteden.

Goed werken

Doel is het versterken van de economische positie van de regio en de inwoners door nieuwe, hoogwaardige bedrijvigheid en ondernemers aan te trekken. Daarnaast stimuleren we de groei en het innovatief vermogen van bestaande bedrijvigheid. Dit moet leiden tot 30.000 extra arbeidsplaatsen voor de Drechtsteden. Deze groei vindt vooral plaats in de groothandel/logistiek, ICT, financiële- en zakelijke dienstverlening en zorg en welzijn. Uiteraard moet in de overal vertegenwoordigde maakindustrie het aantal banen toenemen. Naast de zorg voor een aantrekkelijk vestigings- en ondernemersklimaat, is een op de vraag van de bedrijven toegesneden (kwalitatieve) beroepsbevolking (op alle niveaus) van groot belang.

Energietransitie

Met creatieve, innovatieve oplossingen gaan de Drechtsteden aan de slag voor een groene en schone toekomst. Op zoek naar alternatieve energiebronnen, aardgasvrije woningen, elektrisch vervoer en zonne- en windenergie. De energietransitie loopt als een rode draad door alle pijlers heen. Ook binnen wonen, werken en bereikbaarheid speelt duurzaamheid een zeer grote rol.

De ambitie van de zeven gemeenten van de Drechtsteden, de provincie en twee waterschappen is verwoord in de Energiestrategie Drechtsteden Energieneutraal 2050 en in de concept RES Drechtsteden. RES staat voor Regionale Energie Strategie. De concept RES beschrijft hoeveel energie we opwekken in 2030. Het is één van de bouwstenen van het Klimaatakkoord om de ambitie van een CO2-neutraal energiesysteem in 2050 te realiseren. De nationale doelstelling is om voor 2030 49% CO2 te reduceren ten opzichte van 1990. Dit betekent dat we alle energie die we gebruiken, duurzaam gaan opwekken. Om dit te bereiken zetten we sterk in op energiebesparing en doorontwikkeling van het warmtenet. Verder gaan we op zoek naar ruimte en manieren om energie duurzaam op te wekken.

Groeiopgave

De groeiagenda gaat uit van een groei van de Drechtsteden op alle fronten. Alle gemeenten houden rekening met een bijdrage aan deze groei. Dit betekent dat we binnen de mogelijkheden van de gemeenten zoeken naar locaties waar woningbouw kan bijdragen aan de groei.

3.2 Hoofdopgave: groei van aantal inwoners en arbeidsplaatsen

Een groei met 10.000 woningen

Het tegengaan en omkeren van het dalende inwoneraantal is één van de uitdagingen voor de gemeente Dordrecht. We willen de stad aantrekkelijk maken en houden voor met name jongeren en jonge gezinnen. Dit helpt mee aan een evenwichtige opbouw van de bevolking van Dordrecht. De ligging aan de rand van de Randstad en de goede verbindingen met onder andere Rotterdam en Breda maken van Dordrecht een geschikte woonlocatie voor studenten en werkenden.

De stad kent daarnaast een aantrekkelijk en levendig stadshart en diversiteit aan grootstedelijke voorzieningen en recreatiemogelijkheden. Om voorzieningen in de binnenstad en in de wijken betaalbaar te houden, moeten we bouwen aan de stad. Dit betekent nieuwe woningen op aantrekkelijke binnenstedelijke locaties, die jongeren, studenten en gezinnen aan Dordrecht binden. Meer mensen betekent meer draagkracht voor de voorzieningen van de stad.

Om de kwaliteiten van de open polders en natuurgebieden te behouden zet de gemeente in op binnenstedelijke groei. De groene omgeving van de stad heeft juist een aantrekkelijke werking voor nieuwe inwoners en moet dus behouden blijven.

Dordrecht is een stad van en voor iedereen. Daarom is er in de toe te voegen woningen ruimte voor iedere doelgroep. De gemeente wil een gevarieerd woningaanbod realiseren. Variatie in soorten woningen en in kwaliteit is van belang om alle mensen een plek te kunnen geven. Ook variatie in woonmilieus en woningen in buurten zorgt voor een aantrekkelijke gemeente. Op dit moment kenmerkt de woningvoorraad zich door een groot aantal goedkope woningen. Het accent bij nieuwbouw ligt daarom op woningen in het hogere segment. Dit bevordert de doorstroming op de woningmarkt. Daarnaast versterkt het de sociaaleconomische positie van Dordrecht doordat mensen met midden en hogere inkomens die nu wegtrekken, behouden blijven voor de stad.

Voor een gevarieerd woningaanbod en sterkere wijken zijn ook ingrepen in de bestaande voorraad nodig. Een deel van de woningvoorraad voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd en kan sloop tegemoet zien. Dit zijn vooral sociale huurwoningen in het bezit van woningcorporaties. Met name woningcorporaties bouwen de gesloopte aantallen sociale woningen allemaal terug. Op deze manier blijft het aantal sociale huurwoningen op peil. Hiermee kunnen ook inwoners die zijn aangewezen op een sociale huurwoning, een thuis vinden in Dordrecht.

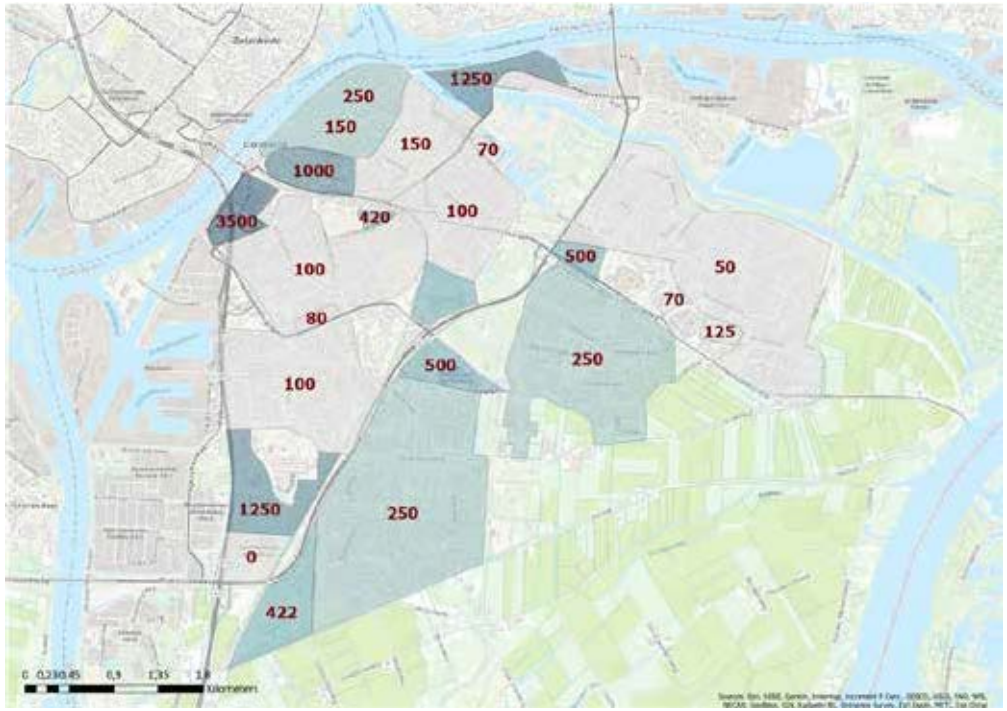


fig 3.2 Schetsmatige weergave van aantal nieuwe woningen per gebied

Een groei van 4.000 banen

Voor de huidige bestuursperiode 2018 – 2022 zet Dordrecht in op een toename van 4.000 banen. De jaren daarop moet deze opwaartse lijn verder worden doorgetrokken, met als perspectief 13.000 tot 15.000 banen erbij in 10 tot 20 jaar. Overigens gaat het hier om nieuwe toevoeging van banen. Vertrek van banen als gevolg van faillissement of vertrek uit de stad brengen we niet in mindering.

Een sociaaleconomisch sterk Dordrecht vraagt om een verbreding van de economische basis van de stad en regio. Dat begint bij (goed) opgeleide inwoners en vervolgens eventueel een afgeronde vervolgopleiding die resulteert in werk. De gemeente zet in op goed opgeleide mensen door onder andere promotie van MBO techniekopleidingen, doorlopende leerlijnen en de toevoeging van hoger onderwijs aan de stad en de regio. Dit laatste gebeurt onder meer met de komst van de Dordrecht Academy, een tweejarige bachelor-opleiding toegesneden op de uitdagingen van de relevante sectoren van de Drechtsteden, met een sterke basis in ICT en techniek.

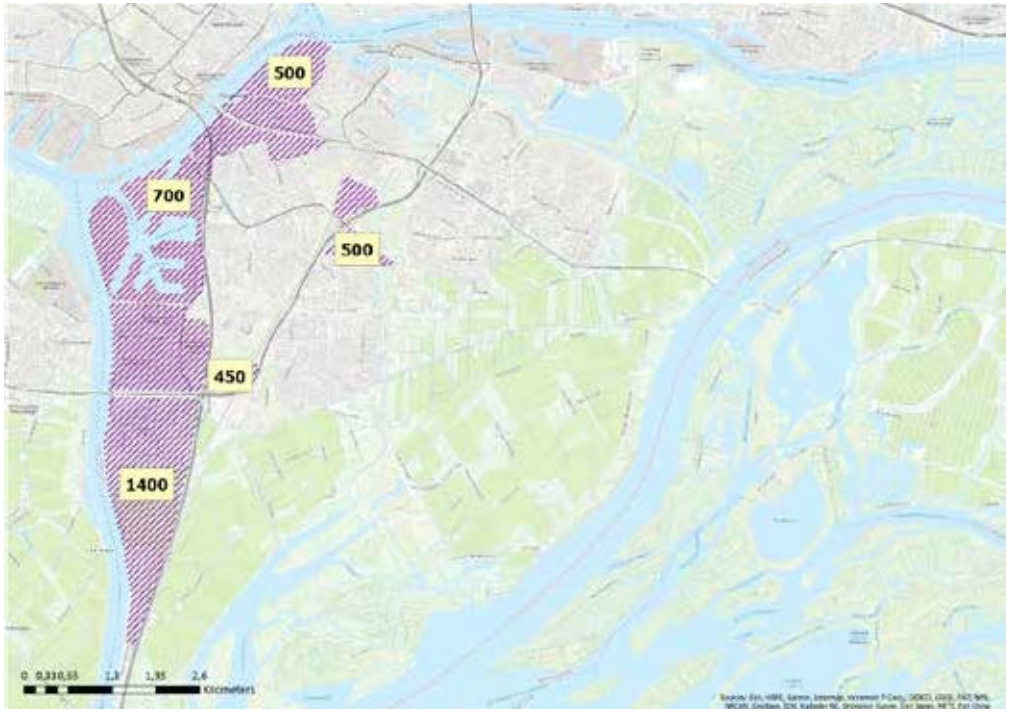


fig 3.3 Schetsmatige weergave van aantal nieuwe arbeidsplaatsen per gebied

Voor een groei van 4.000 banen in deze collegeperiode, moet de gemeente nieuwe werkgevers naar de stad trekken. Enerzijds ligt de focus daarbij op het uitgeven van nieuwe werklocaties zoals het Distripark en het geven van ruimte aan bedrijven die willen groeien onder het credo: ‘juiste bedrijf op de juiste plek’. Anderzijds ligt de focus op het koppelen van innovatiekracht aan de productiekracht, waarin de regio groot is geworden: de maritieme (maak) industrie. Daarnaast investeert Dordrecht in het actief aanbieden van alle vestigingsvoorwaarden die deze werkgevers aan de stad verbinden.

De 4.000 extra banen moeten met name een plek krijgen in de Westelijke Dordtse Oever en het Spoorzonegebied, vanaf Businesspark Amstelwijck tot aan de stationsomgeving.

Verder brengt de vergrijzing en de beoogde groei van de stad met de woningbouwopgave, een groei van de verzorgende economie met zich mee. Dan gaat het om groei van het aantal banen in de zorgsector, maar ook om banen in de daaraan gerelateerde verzorgende diensten.

De agenda is wel verschoven. Voorheen lag de nadruk vooral op programmeren/uitgeven van gronden (de stenen). Nu richten we ons meer en meer op het stimuleren binnen de ‘human capital’ (het d.m.v. onderwijs investeren in mensen) agenda, innovatie, netwerkvorming en op kwaliteitssprong op bestaande werklocaties. Dit is daadwerkelijk anders dan pakweg 10 jaar geleden. Beschikbaarheid van een goed opgeleide bevolking staat daarbij met stip op nummer 1 voor bedrijven om zich te vestigen.

Vanuit het coalitieakkoord – ondernemende stad – zetten we actief in op het verplaatsen van bedrijven naar de juiste plek. Dit tegen de achtergrond van de steeds schaarser aanwezige gronden en het optimaal benutten van de bestaande ruimte. Met het Distripark beschikt Dordrecht over het laatste vrij uitgeefbare bedrijventerrein. Dit betekent dat we de focus voor de toekomst vooral leggen op betere benutting en een kwaliteitssprong van bestaande werklocaties, met ruimte voor groei van Dordtse bedrijven en vestiging van nieuwe bedrijven.

Dordrecht heeft de ambitie om tot de top 5 MKB vriendelijkste grote gemeenten van Nederland te behoren. Hiervoor zetten we onder andere extra in op het begeleiden van ondernemers.

3.3 Doelen uit de omgevingsvisie

De ontwikkeling van onze stad vullen we samen met onze inwoners, ondernemers, maatschappelijke partners en (boven)regionale partners in. Daarbij houden we rekening met alle aspecten van de fysieke leefomgeving. Hiervoor zijn zeven doelen geformuleerd.

De hoofdopgaven voor het toevoegen van woningen en arbeidsplaatsen en de keuzes die de gemeente daarin maakt moeten passen binnen deze zeven doelen. Per doel is aangegeven hoe de uitwerking plaatsvindt.

Deze lijst is niet volledig, maar geeft aan wat er ieder geval de komende periode op de agenda staat. In bijlage 4 is een meer uitgebreide onderbouwing van de subdoelen te vinden.

Tot slot zijn de effecten en aandachtspunten uit de impactbeoordeling van de fysieke leefomgeving weergegeven per doel, zodat duidelijk is dat we deze moeten meenemen in de verdere uitwerking en bij ruimtelijke ontwikkelingen.

De totale impactbeoordeling is terug te vinden in bijlage 2.



fig 3.4 De doelen van de omgevingsvisie als randvoorwaarden



fig 3.5 Verbeelding Doel 1: Aantrekkelijke stad

Doel 1 Dordrecht is een aantrekkelijke stad

Dordrecht is een stad met een rijke geschiedenis. De stad is omsloten door rivieren en Nationaal Park De Biesbosch en heeft daardoor water en natuur in de directe omgeving. Dordrecht is een aantrekkelijke stad waar veel te doen is en steeds meer mensen ontdekken dat. De binnenstad met haar vele historische kwaliteiten heeft veel toeristische waarde en de Dordtenaren gebruiken het als 'tweede huiskamer'.

We willen die aantrekkelijkheid op verschillende vlakken borgen en uitbouwen:

- **Behoud en waar mogelijk versterking van de cultuurhistorische waarden**

Cultuurhistorie en erfgoed spelen een grote rol in de beleving, identiteit, herkenbaarheid, 'leesbaarheid' en aantrekkelijkheid van de stad. Zo speelt het een rol bij de ontwikkeling van onze identiteit en is het een inspiratiebron voor het maken van ruimtelijke plannen. Wij koesteren daarom de historische binnenstad met zijn vele monumenten, het is het visitekaartje van Dordrecht. Dordrecht is de oudste stad van Holland en heeft net als het hele eiland een cultuurhistorische hoofdstructuur die bestaat uit drie lagen.

De bovenste laag is het meest zichtbaar: de wegen, dijken, waterlopen, groenstructuren en de bebouwing. De middelste laag is de bouwhistorie, die verborgen zit in de gebouwen. Vooral in de binnenstad bevinden zich achter de voorgevels vaak (sporen van) gebouwen die veel ouder zijn dan de buitenkant verraadt. De onderste laag is de archeologie (zie hoofdstuk 4, paragraaf 4.6). Alle lagen vragen om nader onderzoek, zodat de geschiedenis zich openbaart.

Ook de historische groenblauwe structuren willen we behouden en waar mogelijk versterken, bijvoorbeeld door ze te verbinden met cultuurhistorische plekken. Het welstandsbeleid (zie hoofdstuk 4, paragraaf 4.7) is er op gericht om aansluiting te zoeken bij het karakteristieke van de omgeving.

- **Het water in de Dordtse havens optimaal benutten**

De strategische ligging aan het water op het snijvlak van zeearmen en rivieren bezorgde Dordrecht in de vroege middeleeuwen een sterke groei. Dit is nog steeds te zien aan het vele gebruik van het water, de havens en kades. De gemeente wil de positionering van de stad aan het water versterken en de havens en kades optimaal en toekomstbesteding gebruiken. Dit moet dynamisch en veilig gebeuren. Natuurlijk houden we hierbij rekening met de behoefte van de diverse gebruikers en belanghebbenden in de omgeving, de meerwaarde voor de stad en de karakters van de havens en de kades.

- **Voldoende ruimte bieden aan voorzieningen en daarbij streven naar multifunctioneel ruimtegebruik**

De gemeente draagt zorg voor een voorzieningenstructuur die past bij een middelgrote stad, waarin Dordtenaren zich kunnen ontwikkelen en hun behoeften kunnen vervullen. Het gaat om een breed palet aan basisvoorzieningen. Van sportmogelijkheden tot zorg, van ontspanning tot werk en onderwijs, van culturele activiteiten tot groenvoorzieningen, sociale ontmoetingen en activiteiten. De stad heeft deze voorzieningen nodig om aantrekkelijk te zijn en te blijven. Per project hanteren we normgetallen voor voldoende voorzieningen, waarbij we altijd zoeken naar mogelijkheden voor multifunctioneel gebruik. We onderzoeken of we dit kunnen vastleggen in het omgevingsplan.

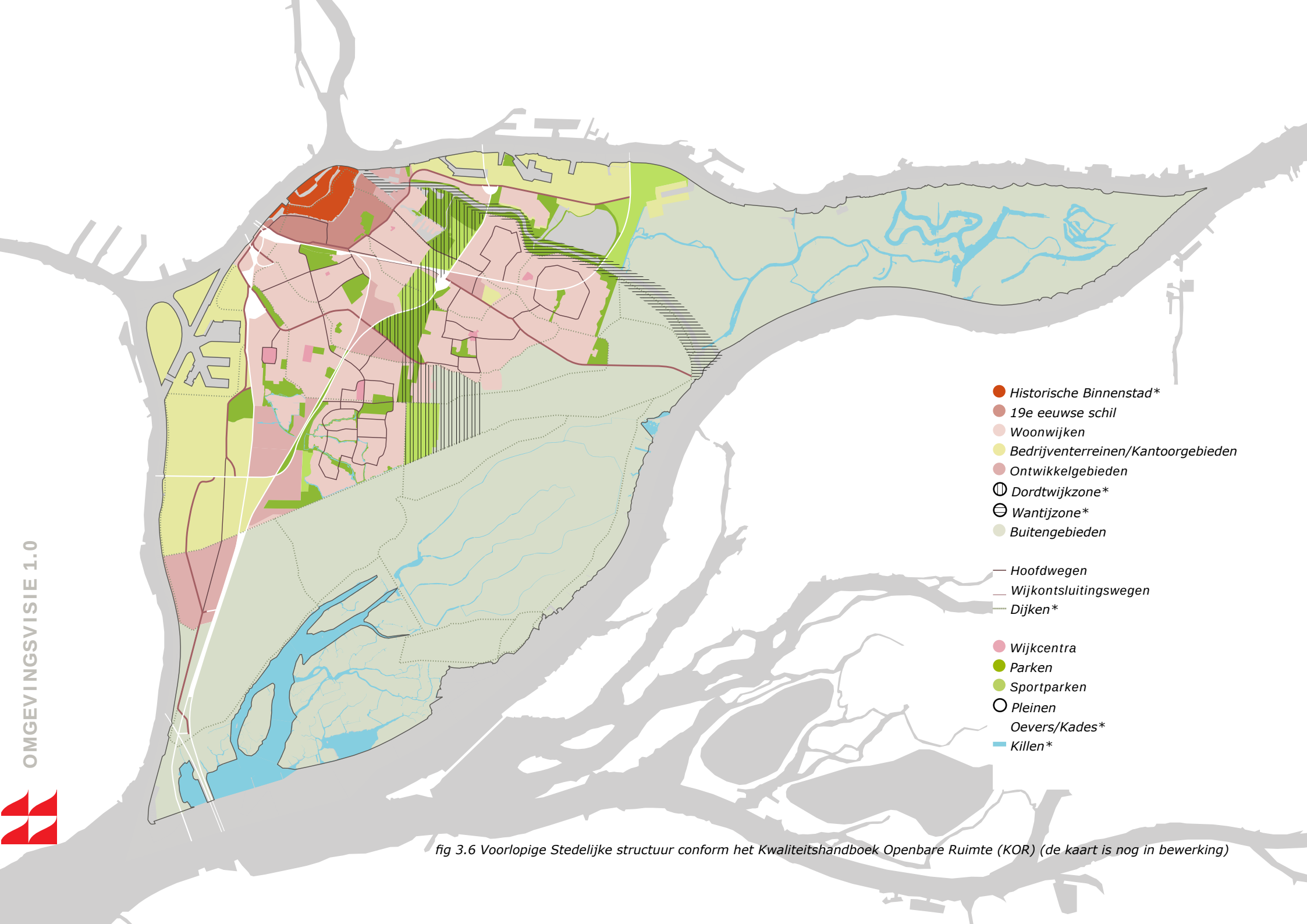


fig 3.6 Voorlopige Stedelijke structuur conform het Kwaliteitshandboek Openbare Ruimte (KOR) (de kaart is nog in bewerking)

- **Sterke, gedifferentieerde en inclusieve woonwijken**

We vinden het belangrijk dat Dordtenaren zich in hun wijk thuis voelen en dat verschillende doelgroepen in een wijk kunnen samenwonen en samenleven. De gemeente en haar partners realiseren daarom in iedere wijk een zo gedifferentieerd mogelijk woningaanbod. Het streven daarbij is een betere balans tussen de oostkant en de westkant van de stad. Ook garanderen we, via ons woningbouwprogramma en de afspraken die we maken met woningcorporaties, dat er voldoende woningen beschikbaar zijn en blijven voor de Dordtenaren met een lager inkomen. Tegelijkertijd zetten we in op het stimuleren van doorstroming, waardoor ook bestaande woningen eerder vrij komen. Daarnaast is er ruimte voor specifieke doelgroepen, zoals minder-zelfredzame mensen, arbeidsmigranten en woonwagenbewoners, om in Dordrecht geschikte huisvesting te vinden.

- **Waar nodig verbeteren van de kwaliteit van de huidige woningvoorraad**

Een aantrekkelijke stad betekent aantrekkelijke woningen, zowel bouwkundig, esthetisch als in gebruik en energieverbruik. Door het op orde hebben en houden van de kwaliteit van de woningvoorraad creëren we een veilige en gezonde leefomgeving, voorkomen we overlast en kunnen ouderen en mensen met een beperking zo lang mogelijk thuis blijven wonen.

- **Hoogwaardige inrichting en onderhoud van de openbare ruimte**

De openbare ruimte is belangrijk voor de kwaliteit en de beleving van stad, wijk en buurt, en daarmee voor de aantrekkelijkheid. Dordrecht streeft naar een hoogwaardig inrichtingsniveau en beheer van de openbare ruimte. Hierbij staan gezondheid, duurzaamheid, klimaatadaptatie, biodiversiteit, veiligheid, inclusiviteit en mobiliteit centraal. Op deze manier vergroot de stad haar leefbaarheid. De openbare ruimte is van en voor iedereen en daarom willen we inwoners meer betrekken bij het inrichten en verzorgen van de openbare ruimte. We zien het als een gedeelde verantwoordelijkheid.

- **Het behoud van het groenblauwe karakter zowel binnen als buiten de stad**

Het Eiland van Dordrecht is aantrekkelijk door haar groene parken, haar buitengebied en haar sterke relatie met het water. Om deze aantrekkelijkheid te waarborgen is behoud en waar mogelijk versterking van de groenblauwe structuur van belang. Dit heeft ook een sterke relatie met doel 3: Gezonde Stad en doel 5: Klimaatbestendige Stad.

Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan

- Verbeteren ruimtelijke kwaliteit en betere inpassing in de historische structuur van de Grote Markt en omgeving en het Otto Dickeplein.
- Havenbeheersverordening.
- Programma Sportparken.
- Vastleggen normgetallen voorzieningen.
- Wijkvisies Wielwijk, Crabbehof en Sterrenburg.
- Prestatie-eisen voor nieuwbouw (GPR) via het omgevingsplan.
- Afspraken woningcorporaties (= jaarlijks terugkerende en wettelijke verplichting Prestatie Afspraken Lange Termijn).
- Welstandsnota Dordrecht.
- Handboek KOR: het KOR krijgt via het omgevingsplan juridische werking. De gemeente wil dit doen door een duidelijke set aan regels te stellen bij de inrichting van de openbare ruimte (KOR). Daarnaast door bewonersparticipatie zoveel mogelijk te faciliteren en te stimuleren.
- Groenblauw programma (combinatie van groenbeheer, rioolbeheerdeel, Staart en integrale maatregelen deel).



Aandachtspunten vanuit de impactbeoordeling

De gemeentelijke ambitie om te voorzien in voldoende basisvoorzieningen per wijk vraagt om goede sturing van de gemeente. Een programma biedt de mogelijkheid om gemeentebreed beleid op te stellen voor dit thema. Door het aanbod en de beschikbaarheid van basisscholen en huisartsen te monitoren, kan men tijdig signaleren waar knelpunten kunnen ontstaan en uitbreiding nodig is. De noodzaak voor uitbreiding of nieuwe vestigingen kan men dan als voorwaarde meegeven bij nieuwe ontwikkelingen, zoals woningbouw of herontwikkeling van wijken. Wel is het belangrijk hierbij vraag en aanbod van basisvoorzieningen te monitoren (bijvoorbeeld door rekening te houden met wachtlijsten) en afstanden tot basisvoorzieningen in acht te houden om verkeersbewegingen te verminderen.

Effecten, aandachtspunten en randvoorwaarden voor groeiopgave vanuit de impactbeoordeling

Subdoel	Aandachtspunten en randvoorwaarden
Effecten op basisvoorzieningen	Naar verwachting is, ondanks de groei van Dordrecht, behoefte aan maximaal twee nieuwe basisscholen. De locatie hiervoor is afhankelijk van de woningbouw-locaties.
	Met de groei van Dordrecht zijn naar verwachting acht extra huisartsen nodig om te voldoen aan de normpraktijk.
	Door de groei van het aantal klanten zal de ruimtevraag voor supermarkten in stedelijk gebied toenemen.



fig 3.7 Verbeelding Doel 2: Bereikbare stad

Doel 2 Dordrecht is een bereikbare stad

Dordrecht wil een stad zijn die nu en in de toekomst goed bereikbaar is over water, spoor en weg. Om als centrumstad van de regio en toegangspoort tot de Randstad te fungeren, is bereikbaarheid cruciaal. De opgaven om 10.000 extra woningen en 4.000 extra banen te creëren leidt tot nieuwe verplaatsingen. Wanneer al deze verplaatsingen met de auto plaatsvinden, komt de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad onder druk te staan. Bovendien is er onvoldoende ruimte om het autogebruik in de toekomst verder te faciliteren.

Om in verblijfsgebieden, waaronder woongebieden ruimte te geven aan het aangenaam verblijven (spelen, wandelen etc.) is het belangrijk het autoverkeer in de stad verder te verminderen en te verduurzamen. Gemotoriseerd verkeer is op veel plaatsen ondergeschikt. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid en gezondheid. De gemeente zet daarom in op infrastructurele maatregelen om het gemak en de veiligheid voor voetgangers, fiets en OV te verhogen en het hiermee stimuleren van alternatieve vervoerwijzen zoals het openbaar vervoer, de fiets en deelvoertuigen. Om dit mede mogelijk te maken is het van belang om zogenaamde knooppunten goed in te richten, zodat overstappen makkelijk is. Zo benutten we de totale verkeersinfrastructuur maximaal. Het slimmer koppelen van de netwerken en organiseren van het gebruik zijn de sleutels.

Om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen, leggen wij de volgende accenten:

- **We maken Dordrecht een fietsstad**

Meer gebruik van de fiets (en daarmee minder gebruik van de auto) is noodzakelijk om de bereikbaarheid van de stad in de toekomst te garanderen. Een hoog fietsgebruik draagt ook bij aan een vitale, gezonde en duurzame stad. Daarom willen we meer Dordtenaren op de fiets krijgen: in 2024 moet 30% van alle verplaatsingen met de fiets gebeuren. Voor langere afstanden willen we (regionale) snelfietsroutes verbeteren of de ontbrekende schakels realiseren. Op hoofdfietsroutes pakken we knelpunten aan. Directheid, comfort en veiligheid van routes staan hierbij centraal.

Met aantrekkelijke fietsroutes over de dijklinten leggen we een betere verbinding naar het buitengebied. Extra fietsparkeerplaatsen in de binnenstad en o.a. bij wijkwinkelcentra stimuleren het fietsgebruik voor korte afstanden. Het uitbreiden van de fietsparkeercapaciteit op knooppunten (o.a. zuidzijde centraal station, station Stadspolders en station Zuid) stimuleert het gebruik van de combinatie van fiets + openbaar vervoer als de afstanden te groot zijn om te fietsen.

- **Stimuleren van het (hoogwaardig) openbaar vervoer (HOV)**

De gemeente wil het reizen per spoor aantrekkelijker maken voor de Dordtenaren. Daarom zet de gemeente in op het versterken van het spoornetwerk met vaker komende en gaande treinen, snellere treinen en meer bestemmingen. Daarnaast wil de gemeente vervoerwijzen op stationslocaties in alle richtingen verknopen.

Naast behoud van een goede frequente IC-verbindingen is de inzet om hoogfrequent met Light Rail materieel te rijden tussen Rotterdam Centraal en Dordrecht. Deze nieuwe verbinding biedt kansen voor nieuwe haltes Leerpark/ Gezondheidspark en Amstelwijck.

Voor snel en frequent openbaar vervoer over de weg is een verbetering van het HOV-busnetwerk wenselijk tussen de Drechtsteden onderling en richting Rotterdam Zuidplein en Rotterdam Kralingse Zoom. Om het hoogwaardig openbaar vervoer door te ontwikkelen naar R-Net zijn directe routes van A naar B nodig, moet de frequentie omhoog en moeten goede OV-knooppunten (Dordrecht CS en Leerpark/ Gezondheidspark) beschikbaar zijn.

Voor de ontsluiting van voorzieningen en ontwikkelingen aan het water, is regiovervoer over water een aanvullende schakel in het huidige en toekomstige OV-systeem. Daarom zetten we in op uitbouw van het netwerk, het verhogen van de frequentie en de kwaliteit. Verbetering van de ketenintegratie met andere vervoersmiddelen, met name de fiets, is daarbij van belang. Hierbij zijn het opnieuw vormgeven van 2 waterbushaltes Merwedekade/Otto Dickeplein en de halte Biesbosch erg belangrijk. De waterbus is namelijk ook een toeristische trekpleister.

- **Parkeerbeleid en innovatieve verkeersoplossingen**

De gemeente zet primair in op meer duurzaam vervoer, maar ook de bereikbaarheid voor auto's is van belang. Het is de opgave om slim om te gaan met autogebruik, juist om de stad en haar centrum bereikbaar te houden. Daarom willen we het gemotoriseerde verkeer zoveel mogelijk bundelen op verkeersaders zoals de A15, A16, N3 en Laan der VN. Het parkeerbeleid willen we hierop aanpassen.

Dit kan bijvoorbeeld door slimme verkeersregelinstallaties, te differentiëren in parkeerkosten en transferia (knopen) aan de randen van de stad te realiseren waar automobilisten kunnen overstappen op een ander vervoermiddel (OV, fiets, te voet). Transferpunten die hiervoor in beeld zijn: Weeskinderendijk, Gezondheidspark, Merwedekade en Biesbosch ten behoeve van toerisme en recreatie.

Een verplichting die onze gemeente heeft, is ruimte reserveren voor een eventuele verbreding van de A16. Het Rijk heeft verbreding van de A16 in de planning staan. Naar verwachting na 2030 en Dordrecht dient hieraan mee te werken. Als het project van start gaat, kunnen wij er mogelijk wel een aantal wensen aan koppelen.

- **Optimale bereikbaarheid van economische kerngebieden**

De bereikbaarheid van de industrie- en bedrijventerreinen vraagt aparte aandacht. Zij liggen langs de westelijke en noordelijke oevers van de stad. Met de herstructurering van de Mijlweg en de realisatie van de knoop N3-A16 zijn de investeringen in de optimalisatie van de bereikbaarheid van de Westelijke Dordtse Oevers groot.

Gelet op de geschiktheid voor de vestiging van risicorelevante bedrijven, zijn de terreinen aan de Westzijde van de stad (Dordtse Kil I, tot en met IV alsmede de Zeehaven) aangesloten op een stedelijke route gevaarlijke stoffen. Op dit moment is er geen aanleiding om de bereikbaarheid van de Zeehaven te wijzigen. Dit betekent dat de Zeehaven bereikbaar blijft via het spoor.

Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan

- Fietsvisie en uitvoeringsprogramma Dordt fietst verder!
- Verkeersstructuurplan centrum 2013-2023.
- Verkeersstructuurplan Spuiboulevard.
- Aanpak verkeersonveilige locaties.
- Integrale visie op laadinfrastructuur.
- Volgen van de planning van het Rijk en tijdig een plan maken voor de reconstructie van verbreding A16 (Wielwijk). De reservering voor de verbreding van de A16 nemen we op in het omgevingsplan.
- Actieplan duurzame mobiliteit.

Aandachtspunten vanuit de impactbeoordeling (geredigeerd)

Ontwikkeling van 10.000 woningen en 4.000 banen leidt tot een toename van verkeersbewegingen, zeker bij een 'traditionele' keuze waarin de auto nog de hoofdrol speelt. De toename van verkeersbewegingen komt op een wegennet dat nu al (over)belast is en leidt tot stagnatie en filevorming en daarmee vermindering van de doorstroming en bereikbaarheid. Dit speelt met name bij de locaties die ontsluiten op de A16/N3 en de belangrijkste stadsontsluitingswegen zoals de Laan der Verenigde Naties.

Daarnaast is het een specifiek aandachtspunt bij de forse verdichting in het gebied Maasterras/Spuiboulevard/ Centrum/ Stationszone. Dit is het gebied waar de gemeente fors inzet op het terugdringen van het autoverkeer en het prioriteren van fiets en openbaar vervoer. Afsluiting van de Spuiboulevard voor autoverkeer is één van de maatregelen.

Er bestaan grofweg twee manieren om verkeersknelpunten op te lossen: verkeerstechnisch en gedragsmatig. Verkeerstechnische maatregelen zijn het verruimen van de verkeerscapaciteit door extra rijstroken, verruiming van rotondes/kruispunten en/of beïnvloeding van de doorstroming door bijvoorbeeld een andere verkeerlichtenregeling. Voordeel hiervan is dat het direct resultaat geeft. Nadeel is dat het geld en ruimte kost en in de praktijk vaak slechts een tijdelijke en/of lokale oplossing geeft. De praktijk leert dat de oplossing op het ene punt in het verkeersnetwerk leidt tot verplaatsing van het knelpunt naar een ander punt. Bovendien zorgt de autonome verkeersgroei en groei door ontwikkelingen elders in het verkeersnetwerk ervoor dat het knelpunt op termijn terugkomt.

Een duurzamere, maar in de praktijk lastiger te realiseren, oplossing is een gedragsverandering tot stand te brengen: meer met OV en fiets, minder met de auto.

Een deel van de inwoners is hier al mee bezig: hetzij ingegeven door ergernis (in de file staan, niet kunnen parkeren), hetzij door andere motieven (bijvoorbeeld de wens om gezonder te leven en meer te bewegen). Een wezenlijke en structurele verandering van vervoerswijzekeuze laat zich nog moeilijk afdwingen: we zijn met zijn allen gewend aan de auto en het autogebruik.

Maatregelen om het OV- en fietsgebruik te stimuleren zijn:

- *Het verbeteren van de kwaliteit van het OV-netwerk, door bijvoorbeeld de aanleg van extra stationshaltes, extra OV-verbindingen, en verdichting van de dienstregeling, verbeteren van P&R voorzieningen, en verbeteren van het voor- en navervoer (shuttleservice e.d.). Dordrecht is hier al mee bezig: zie de voornemens voor de stationshaltes Leerpark en Amstelwijck.*

- *Het stimuleren van het fietsgebruik door en het verbeteren van de kwaliteit van het fietsnetwerk door de aanleg van extra fietsverbindingen. Dordrecht is hier al mee bezig: zie de voornemens om de missing links in het fietsnetwerk te dichten.*

- *Het doel stellen dat op de plekken waar binnenstedelijke verdichting plaatsvindt niet de auto maar het openbaar vervoer en de fiets centraal staat.*

- *Inzetten op het stimuleren van elektrisch vervoer door het plaatsen van laadinfrastructuur voor particulieren. Het stadsvervoer in Dordrecht rijdt sinds 2019 al met alleen elektrische bussen. Daarnaast wordt gekeken naar de mogelijkheden van schonere stadsdistributie, waarbij kleine, schone voertuigen de distributie naar de stad verzorgen vanaf een locatie aan de rand van de stad.*

- *Autobezit wordt ontmoedigd door een hoogwaardig en divers aanbod van mobiliteit nabij knooppunten. Dit moet bijdragen aan een transitie van 'bezit' naar 'gebruik' van mobiliteit.*

De visie op duurzame mobiliteit vraagt om een uitwerking van de omgevingsvisie in een programma.

Effecten, aandachtspunten en randvoorwaarden voor groeiopgave vanuit de impactbeoordeling (geredigeerd)

Subdoel	Aandachtspunten en randvoorwaarden
Effecten op verkeer en vervoer	De groei van Dordrecht leidt tot een forse toename van verkeersbewegingen. De bereikbaarheid van de stad komt (verder) onder druk te staan (en daarmee ook de leefbaarheid).
	Om verdere overbelasting te voorkomen wordt voor gebieden met een hoge verkeersintensiteit door toedoen van de auto actief en gericht maatregelen genomen en campagnes ingezet om het OV- en fietsgebruik te bevorderen.
	Per uitbreidingslocatie moet worden bekeken of de toename van verkeer nog wel gefaciliteerd kan worden op het wegennet en zo niet welke maatregelen ingezet moeten worden om de verkeerstoename te beperken.
	Dit vraagt op een visie in de vorm van een uitwerking van de omgevingsvisie en/of in een programma. (De start hiervoor is gemaakt met het Verkeersstructuurplan en het Actieplan Duurzame mobiliteit).



fig 3.8 Verbeelding Doel 3: Gezonde stad

Doel 3 Dordrecht is een gezonde stad

Een goede fysieke en mentale gezondheid vormt de basis voor een sociaaleconomische krachtige stad. De kwaliteit en inrichting van de stad heeft direct effect op de lichamelijke en mentale gezondheid van haar bewoners. 'Positieve gezondheid' is een nieuw begrip in Nederland. Bij positieve gezondheid ligt de focus niet op de klacht of ziekte, maar op de mensen zelf, hun veerkracht en wat hun leven betekenisvol maakt.

Gezond gedrag verhoogt de kwaliteit van leven en draagt bij aan een gezonde stad, waar mensen (elk op hun eigen manier) meedoen. Gezond leven doen mensen in de eerste plaats zélf, op de plek waar ze wonen, werken en naar school gaan. Daarnaast maakt de omgeving waarin mensen wonen veel verschil. De aanwezigheid van natuur en rust en de afwezigheid van schadelijke stoffen en herrie heeft een positieve invloed op mensen en hun leefomgeving.

Extra aandacht vraagt de fysieke veiligheid, met name de waterveiligheid en de veiligheid langs het spoor. Dit is een belangrijke randvoorwaarde voor een evenwichtige ontwikkeling van de stad. Een nieuw aandachtspunt, in ieder geval tijdelijk, is het inrichten van een anderhalve meter samenleving. Hiervoor speelt de inrichting van de openbare ruimte een grote rol.

Gezondheid kunnen we als volgt ordenen: bescherming, welbevinden en bevordering. Wij leggen hierbij de volgende accenten:

- **Bewoners verleiden tot meer bewegen, gezond gedrag en veilige sociale interactie**

Een openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen, spelen, elkaar ontmoeten en het groen beleven, draagt bij aan de gezondheid van onze inwoners en voorkomt sociaal isolement. Daarom dient de openbare ruimte zo ingericht te zijn dat het prettig en natuurlijk is om eerder te wandelen of de fiets te pakken dan de auto. Meer ruimte voor voetgangers en fietsers maakt het ook makkelijker om in tijden van ziekten zoals corona, buiten voldoende afstand te houden. De fysieke leefomgeving is hierbij ook ondersteunend aan de sociale infrastructuur en de welzijnsinfrastructuur. De norm voor nieuwe projecten en (her)ontwikkelingen is om 5 procent van het netto woongebied te reserveren voor speel-/sport- en beweeg- en verblijfsplekken, waarvan 3 procent buitenspeelruimte is. Te denken valt hierbij onder meer aan kwalitatief goed ontwikkeld openbaar groen. Dit heeft een positieve invloed op de volksgezondheid. Denk hierbij onder meer aan de mogelijkheid in dit groen te ontspannen of hittestress tegen te gaan. Hier is ook een link te vinden met de doelen 'klimaatbestendige en biodiverse stad'. Als deze norm nieuwe ontwikkelingen hindert, is het uitgangspunt zoveel mogelijk bij te dragen aan het behalen van deze norm.

- **Voldoende mogelijkheden voor zelfredzaamheid van onze inwoners**

Ouderen of mensen met een beperking blijven langer thuis wonen. Het is belangrijk dat zij hierbij hun zelfstandigheid zoveel mogelijk behouden en naar vermogen meedoen in de samenleving. Daarvoor moeten er voldoende woningen zijn die voor deze groepen geschikt (te maken) zijn, dichtbij zorg en voorzieningen. Ook de openbare ruimte richten we gebruiksvriendelijk en toegankelijk in.

- **Externe veiligheid**

Vanwege de ligging van Dordrecht aan de belangrijkste ontsluitingsroutes van de Mainport Rotterdam. Plus de aanwezigheid van chemische bedrijven in de Zeehaven en op de Staart Oost, is externe veiligheid (de risico's bij vervoer, gebruik en opslag van gevaarlijke stoffen) een erg relevant onderwerp. Het creëren van nieuwe veilige routes, modal shift oplossingen (van spoor naar buisleidingen of binnenvaart) voor het transport van gevaarlijke stoffen en aangepaste ruimtelijke ontwikkelingen op effecten van incidenten bieden allemaal meer veiligheid in onze stad.

Kortom, het verbeteren van de veiligheid in de stad beschouwt de gemeente als een gedeelde verantwoordelijkheid tussen stad en Rijk. Daarnaast geeft het beperken van goederenvervoer door de stad ons veel meer bouwmogelijkheden in het stedelijk gebied.

- **Een akoestisch aanvaardbare woon-, werk- en leefomgeving**

Een fysiek gezonde stad gaat ook schadelijke of storende geluiden tegen. Net als bij veiligheid zijn verkeer en industrie de belangrijkste bronnen. In Dordrecht werkten we al met streefwaarden per leefmilieu en dat zetten we in de omgevingsvisie door in de gebieden. De streefwaarden vormen de basis voor de stedelijke ontwikkeling van Dordrecht.

Het biedt handvatten, bijvoorbeeld bron- en schermmaatregelen. Belangrijk hierin is het meenemen van geluidsnormen buiten de woningen (in het openbaar gebied) en het stapeleffect van verschillende geluidsbronnen (cumulatie). Bij stedelijke ontwikkeling dient men rekening te houden met de bestaande geluidsituatie. Bij een stedelijk project mag de omgeving geen extra geluidoverlast krijgen. Sterker nog, het Actieplan Geluid geeft aan dat ontwikkelingen aanleiding moeten zijn om de bestaande situatie waar mogelijk te verbeteren.

Een aan geluid te relateren en relatief nieuw thema is hinder van spoortrillingen. In hoofdstuk 4 geven we hiervoor een eerste richting. We zullen dit thema uitwerken als onderdeel van het Omgevingsplan.

- **Streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit met zicht op de WHO advieswaarde**

De bescherming tegen een schadelijke luchtkwaliteit is belangrijk voor de gezondheid en leefbaarheid van de stad. Daarnaast draagt de verbetering van de luchtkwaliteit bij aan herstel van de natuurwaarden in de Biesbosch. Binnen Dordrecht is de luchtkwaliteit niet slecht. Maar er is ruimte voor verbetering en we moeten voortdurend alert zijn op mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit. Er zijn twee hoofdbronnen die verantwoordelijk zijn voor de luchtkwaliteit in Dordrecht die voor schadelijke uitstoot zorgen: automobiliteit en de scheepvaart.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) stelt bepaalde advieswaarden op voor luchtkwaliteit, die strenger zijn dan de Europese normen. Ons doel is om uiteindelijk aan de advieswaarde van de WHO te voldoen.

- **Gestaag verbeteren van de bodemkwaliteit**

Wij werken aan de verbetering van de bodemkwaliteit door deze zo veel mogelijk te koppelen aan natuurlijke momenten, dat wil zeggen bij herontwikkeling. En daarbij aan te sluiten bij het toekomstige gebruik van de locatie. Hierbij spelen zowel gezondheidskundige als ecologische factoren een rol. Daarnaast moeten we verslechtering van de bestaande bodemkwaliteit zoveel mogelijk voorkomen. Hiertoe stellen we in het omgevingsplan lokale normen vast.

- **Stimuleren van een veilig leefklimaat door samenwerking tussen bewoners en organisaties**

De fysieke en sociale veiligheid en mogelijkheden tot ontmoeting bepalen mede de kwaliteit van de leefomgeving. Veiligheid heeft raakvlakken met alle beleidsterreinen en loopt hier als een rode draad doorheen. Het hebben en houden van een prettig en veilig leefklimaat is een taak van iedereen: van inwoners die elkaar aanspreken, tot samenwerking met de politie, van creëren van het zorgen voor veiligheid bij overstromingen tot het simpelweg 'je gedragen' in de maatschappij. In een programma sociale veiligheid en ruimtelijke kwaliteit wordt uitwerking gegeven aan de doelstelling van het stimuleren van een veilig woon- en leefklimaat in relatie tot de ruimtelijke kwaliteit van de gebouwde omgeving.

Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan

- Programma waterveiligheid.
- Norm voor speel-/sport- en beweeg- en verblijfsplekken.
- Groenblauw programma (combinatie van groenbeheer, rioolbeheerdeel, Staart en integrale maatregelen deel).
- Programma sociale veiligheid en ruimtelijke kwaliteit.
- Lobbyen voor aanleg van alternatief spoor voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Actieplan geluid.
- Uitvoeren schone luchtakkoord afspraken.
- Bodemsaneringsprogramma.
- Beleid Spoortrillingen.

Aandachtspunten vanuit de impactbeoordeling

Subdoel	Aandachtspunten en randvoorwaarden
Effecten op stedelijk groen	Ruimtebeslag van woningbouwontwikkelingen gaat mogelijk ten koste van stedelijk groen.
	Aandacht voor de realisatie van stedelijk groen bij woningbouwontwikkelingen.
	Verkeersmaatregelen, zoals autoluwe wegen, biedt ruimte voor stedelijk groen.
Effecten op veiligheid	Grotere woningbouwontwikkelingen brengen nieuwe basisvoorzieningen met zich mee.
	Basisvoorzieningen zoals basisscholen zijn kwetsbare objecten met betrekking tot externe veiligheid.
Effecten op geluid	De groei van Dordrecht leidt tot een toename van activiteiten in stedelijk gebied. Daarmee neemt de geluidbelasting toe.
	Door de forse verkeerstoename neemt met name het wegverkeerslawaai toe.
	Met de bouw van nieuwe woningen neemt het aantal geluidgevoelige objecten en daarmee geluidbelaste/gehinderde inwoners toe.
	Dit speelt met name voor woningbouwlocaties nabij de A16, N3, lokale hoofdontsluitingswegen, het spoor en gezoneerde industrieterreinen.
	De leefbaarheid als gevolg van geluid staat nu al onder druk in delen van de stad: toename leidt tot een verdere afname van de leefbaarheid en heeft een negatief effect op de gezondheid.
	Per uitbreidingslocatie moet worden bekeken of de toename van geluid nog wel acceptabel is en zo niet welke maatregelen ingezet moeten worden om de geluidtoename te beperken.
	Dit vraagt op een visie in de vorm van een uitwerking van de omgevingsvisie en/of in een programma (De start hiervoor is gemaakt met het Actieplan Geluid).
Effecten op luchtkwaliteit	Het verkeer in Dordrecht is de belangrijkste bron voor luchtverontreiniging.
	De groei van Dordrecht zorgt voor een toename van het aantal inwoners dat gezondheidsklachten kan ondervinden van de luchtkwaliteit.
	Dit speelt met name op locaties voor woningbouw nabij de A16 en N3.

Aandachtspunten groen

De ontwikkeling van 10.000 nieuwe woningen vraagt veel ruimte. De woningbouwopgave gaat mogelijk ten koste van stedelijk groen. Zo is het gebied waar Amstelwijck is gepland op dit moment groen. Met de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk gaat dit groen (deels) verloren. Bij dergelijke ontwikkelingen dient daarom aandacht te zijn voor de realisatie van stedelijk groen. Zo kunnen we waterlopen, parken, plantsoenen en grasvelden ontwikkelen om het aanbod aan stedelijk groen te behouden of te versterken.

Ook maatregelen met betrekking tot het verkeer kunnen een positief effect hebben op stedelijk groen. Zo bieden autoluwe wegen meer ruimte voor groen doordat er minder ruimte nodig is voor bijvoorbeeld parkeerplaatsen. Dat beïnvloedt de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de leefomgeving positief.

De omvang van de ontwikkeling per buurt is bepalend voor de effecten op het aandeel groen in de stad.

Aandachtspunten veiligheid

De groei van Dordrecht vraagt om nieuwe basisvoorzieningen. Hiermee neemt het aantal kwetsbare objecten, zoals onderwijsinstellingen en zorgvoorzieningen, toe. Deze kwetsbare objecten mogen niet in de nabijheid van risicobronnen verrijzen. Grote ontwikkelingen zoals Maasterras en Amstelwijck brengen waarschijnlijk nieuwe basisscholen met zich mee. Basisscholen zijn een kwetsbaar object en bij de locatiekeuze van de scholen dient men rekening te houden met de aanwezigheid van risicobronnen.

Aandachtspunten geluid

De groei van Dordrecht met 10.000 woningen en 4.000 banen leidt op twee manieren tot een toename van eventuele geluidoverlast. Ten eerste leidt de groei tot een toename van activiteiten in stedelijk gebied en daarmee groeit het aantal verkeersbewegingen in de gemeente Dordrecht fors. Deze toename van verkeer gaat gepaard met een toename van wegverkeersgeluid, langs de A16 en N3, maar vooral ook langs lokale hoofdontsluitingswegen.

Daarnaast leidt de groei van Dordrecht tot nieuwe woningbouwontwikkelingen. Een aantal van deze ontwikkelingen zijn gepland in de nabijheid van geluidsbronnen zoals de A16, N3, lokale hoofdontsluitingswegen en het spoor, zoals de ontwikkelingen Maasterras, Schil West Spuiboulevard , Amstelwijck, Leerpark en Gezondheidspark. Als nieuwe woningen nabij geluidbronnen worden gebouwd leidt dat een toename van geluidbelaste/gehinderde inwoners in de stad en is onderzoek naar de geluidbelasting en eventuele bron- en overdrachtsmaatregelen noodzakelijk.

Andere woningbouwontwikkelingen zijn gepland in of nabij een gezoneerd industrieterrein. De ontwikkeling van Stadswerven vormt een aandachtspunt met betrekking tot industrielawaai, vanwege de ligging nabij het gezoneerde industrieterrein De Staart. Daarnaast liggen de ontwikkelingen Maasterras en Amstelwijck deels in de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein Groote Lindt/Dordt West.

De geluidbelasting in Dordrecht is al relatief hoog. Toename van de geluidbelasting door extra verkeer of extra inwoners in de omgeving van bestaande geluidbronnen, gaat ten koste van de leefbaarheid in de stad en heeft daarmee een negatief effect op de gezondheid. Per locatie moet bij uitwerking nader worden bekeken of de geluidbelasting (nog) acceptabel is bij groei en of negatieve effecten kunnen worden voorkomen door geluidmaatregelen.

Verschillende maatregelen kunnen bijdragen aan het beperken van de geluidoverlast.

Belangrijkste maatregel is het beïnvloeden van de verkeersgroei (zie hoofdstuk Bereikbare stad). Maximaal inzetten op beperken van de verkeersgroei voorkomt een groot deel van de negatieve geluideffecten van groei. Daarnaast zijn maatregelen mogelijk in de overdracht van geluid (aanleg stil asfalt op wegen) en aan de ontvangerkant: Hierbij valt te denken aan het gebruik van dove gevels en het plaatsen van geluidschermen. Deze maatregelen zijn met name relevant voor de nieuwe woningbouwontwikkelingen langs geluidbronnen als de A16, N3, hoofdontsluitingswegen en het spoor, maar kunnen ook bijdragen aan een verbetering van het geluidniveau in bestaande woonwijken. De maatregelen zijn nodig omdat ze bijdragen aan een gezond leefklimaat in Dordrecht en de kans op gezondheidsklachten, zoals stress en slapeloosheid, verkleinen. In Amstelwijck en Gezondheidspark wordt gewerkt aan zijn concrete plannen om de geluidsoverlast te beperken door middel van geluidschermen langs het spoor, de N3 en de A16. Voor andere woningbouwontwikkelingen bestaan nog geen concrete plannen.

Aandachtspunten luchtkwaliteit

De groei van Dordrecht met 10.000 woningen en 4.000 banen leidt tot een toename van het verkeer en daarmee mogelijk tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Hoe bij de groei van de gemeente omgegaan wordt met de verkeerseffecten is beschreven in hoofdstuk 6 van de impactbeoordeling.

Echter verminderen ontwikkelingen zoals het toenemend gebruik van elektrisch vervoer en hernieuwbare energie, de emissie van luchtverontreinigende stoffen. Daarnaast kunnen maatregelen zoals een fietsbeleid en autoluwe binnensteden bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Vervolgens draagt de verbeterde luchtkwaliteit bij aan het creëren van een gezonde leefomgeving in Dordrecht omdat het de kans op gezondheidsklachten, zoals luchtwegklachten en hart- en vaatziekten, vermindert.

Aandachtspunt hierbij is dat, anders dan bij geluid, luchtkwaliteit vooral bepaald wordt door de achtergrondconcentratie en maar deels door lokale bronnen. Aanhaken bij landelijke luchtkwaliteit programma's als het SLA is daarmee de beste manier om de luchtkwaliteit te verbeteren.

In hoofdstuk 5 zijn de belangrijkste aandachtspunten per gebied aangegeven.



fig 3.9 Verbeelding Doel 4: Uitstekend vestigingsklimaat

Doel 4 Dordrecht heeft een uitstekend vestigingsklimaat

Om te kunnen groeien moet Dordrecht een goed vestigingsklimaat hebben en goed op de kaart staan. Wat heeft Dordrecht te bieden voor de huidige inwoners, bezoekers en werknemers? En hoe kunnen we nieuwe ontwikkelaars, werkgevers, woningzoekenden en toeristen verleiden te investeren in onze stad? Uiteraard hangt deze doelstelling samen met de andere doelstellingen en dragen andere subdoelstellingen ook bij aan een uitstekend vestigingsklimaat in Dordrecht.

Voor de economische kant van de groeiopgave leggen we de volgende accenten.

- **De aantrekkingskracht van Dordrecht behouden en versterken: Dordt op de kaart**

De kracht van het stedennetwerk in de Randstad is doorslaggevend voor de economische ontwikkeling van Nederland. Verschillende tandwielen die in elkaar grijpen, drijven de motor achter stedelijke-economische ontwikkeling aan. Denk hierbij aan de beschikbaarheid van goed opgeleide mensen, toegang tot innovatie- en groeikapitaal en een aantrekkelijke woon- en werkomgeving voor young professionals en overige werkenden.

Met het benutten van haar strategische ligging wil Dordrecht een sterke rol spelen op verschillende schaalniveaus: regionaal, provinciaal, nationaal en internationaal. We doen dat door het vergroten van de zichtbaarheid en de herkenbaarheid van de stad. Dat kan in fysieke zin door het creëren van aantrekkelijke entrees: Stationsomgeving, Maasterras, Otto Dickeplein, knooppunt A16/N3, Papendrechtsebrug, Kop van ‘t Land, Gezondheidspark/Leerpark en de Moerdijkbrug. Het kan ook door het versterken van ons imago met evenementen en activiteiten die passen bij het profiel van onze stad.

- **Dordrecht is koploper in (maritieme) maakindustrie en blijft innoveren**

Dordrecht heeft een sterke connectie met het omliggende water en watergebonden bedrijvigheid. De regio Drechtsteden met Dordrecht als centrum behoort tot de top binnen de maritieme maakindustrie en deze topposition willen we behouden. Dit faciliteert de gemeente door ruimte vrij te spelen voor groei van maritieme bedrijvigheid en door fysiek de ruimte te bieden aan de binnenvaart en de maritieme maakindustrie. Dus ruimte voor innovatie en de daarbij behorende netwerken – ook wel ecosystemen genoemd. Onder deze ecosystemen vallen alle relaties, ketens en fondsen die je aanspreekt en verbindt om innovatie mogelijk te maken.

Een koploperspositie is belangrijk, omdat het bijdraagt aan de (inter)nationale positionering van Dordrecht binnen de (maritieme) maakindustrie. Daarbij levert het verschillende kansen op, zoals opleidingstrajecten op het gebied van maritieme innovatie en het ontwikkelen van fieldlabs (proeftuinen). Een succesvol voorbeeld daarvan is de Duurzaamheidsfabriek, aangewezen als landelijk fieldlab voor de Smart Industry. De campusontwikkeling Leerpark groeit komende jaren verder uit tot een plek waar leren, innoveren en ondernemen samenkomen. Dat gebeurt onder andere met de toevoeging van de Dordrecht Academy en toevoeging van productiefaciliteit voor start-ups.

Kansen (groen), risico's (oranje)en aandachtspunten (geel) vanuit de impactbeoordeling

Woningbouwopgave	Ruimte bieden aan huisvesten voor arbeiders bij de nabijgelegen woningbouwontwikkelingen.
	Geluidbelasting of lichthinder bij uitbreiding van de havengebonden maritieme maakindustrie in de nabijheid van (nieuwe) woongebieden.
Arbeidsplaatsen	De focus op maritieme maakindustrie ook vastleggen in het omgevingsplan. Dit moet wel passen binnen de (Europese) regels ten aanzien van vrijheid van vestiging.

- **Koppelen van onderwijs- en arbeidsmarktbeleid: in Dordt kun je gegarandeerd aan de slag**

Een goed opgeleide bevolking, beschikkend over aanpassingsvermogen, is van cruciaal belang voor de economische ontwikkeling van de stad en de vestiging van bedrijven. Dordrecht heeft de opgave om te groeien in aantal inwoners. Een goede aansluiting van bedrijven op de arbeidsmarkt is daarin belangrijk. Starters en werkenden moeten de mogelijkheid hebben om een leven lang door te ontwikkelen. Daarmee zijn bedrijven én inwoners geholpen. De komst van de Dordrecht Academy met hoger onderwijs in combinatie met het Leerpark waar we leren, innoveren en ondernemen samenbrengen, zijn hier op gericht. Ook de gemeente heeft er (financieel) baat bij als zoveel mogelijk Dordtenaren aan het werk zijn.

Kansen (groen), risico's (oranje) en aandachtspunten (geel) vanuit de impactbeoordeling

Woningbouwopgave	Ruimte vrij maken voor busverbinding(en) tussen het Leerpark en de bedrijventerreinen aan de westkant van Dordrecht.
Arbeidsplaatsen	Afspraken maken met bedrijven voor het bieden van stageplaatsen voor studenten van Dordrecht.

- **Investeren in het potentieel van onze jongeren**

Een goed opgeleide bevolking is een belangrijke vestigingsvoorwaarde. Daarom streven we ernaar dat de huidige generatie kinderen met een hoger opleidingsniveau uitstroomt richting de arbeidsmarkt. Op deze manier ontwikkelt een generatie zich kansrijker en doorbreken we de groei van de kansenongelijkheid in Dordrecht. Het draagt ook bij aan het versterken van het sociaaleconomisch profiel van de stad en is daarmee een investering die de stad op de lange termijn terugverdient.

- **Bestaande bedrijventerreinen, waaronder de Zeehaven, revitaliseren met aandacht voor duurzaamheid, circulaire economie en watergebonden bedrijvigheid**

Met het Distripark beschikt Dordrecht over het laatste uitgeefbare terrein. Gronden zijn steeds schaarser en we moeten bestaande werklocaties dus optimaal benutten. Bedrijven dienen op de juiste plek te zitten. Bedrijven die op de watergebonden locaties zitten en daar geen gebruik van maken, moeten ruimte maken voor andere bedrijven die wel gebruikmaken van het water. Duurzaam vervoer over water stimuleren we, dat helpt ook ons lokale wegennet te ontlasten van vrachtverkeer.

We moeten zoeken naar nieuwe milieus. Bijvoorbeeld langs de oevers waar we ondernemen en wonen kunnen combineren. Steeds schonere industrie moet daar aan bijdragen. Tegelijkertijd blijft de vraag van bedrijven met een hogere milieucategorie.

De verduurzaming van onze bedrijventerreinen is ook van belang. Het Distripark wordt volledig aardgasvrij en de ondernemers die zich hier vestingen dienen BREEAM gecertificeerd te zijn. Daarnaast ontwikkelen we een waterstof-hub voor duurzaam logistiek vervoer van en naar het Distripark.

Op dit moment lopen voor de bestaande terreinen – Kil I, II en Amstelwijck-West– vanuit de Duurzame Stad initiatieven voor verduurzaming van vastgoed en productieproces. Verduurzaming is een belangrijke bouwsteen in de revitaliseringslag van onze bestaande werklocaties.

Kansen (groen), risico's (oranje) en aandachtspunten (geel) vanuit de impactbeoordeling

Woningbouwopgave	Optimaliseren van fietsverbinding(en) tussen de bedrijventerreinen en de stations van Dordrecht.
Arbeidsplaatsen	Voorkomen dat duurzaamheidseisen een (te grote) drempel vormen voor nieuwe bedrijven.

- **Dordt hoort tot de top 5 van MKB-vriendelijkste gemeenten**

Ondernemers vormen de motor van de lokale economie. Zonder ondernemers is er geen bedrijvigheid en geen levendigheid in de stad. We werken daarom aan een stijging naar de top 5 van MKB-vriendelijkste grote gemeenten in Nederland en aan het faciliteren van ondernemersinitiatieven. Dit kunnen we alleen sámen met het bedrijfsleven, daarom zetten we intensief in op het onderhouden van contacten met ondernemers.

Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan

- Versterken imago en zichtbaarheid.
- Innovatieprogramma.
- Onderwijs- en starters programma.
- Intensiveren contacten met ondernemers.



fig 3.10 Verbeelding Doel 5: Klimaatbestendige stad

Doel 5 Dordrecht is in 2035 klimaatbestendig

De landelijke ambitie, verwoord in het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie, is dat Nederland in 2050 een klimaatbestendig en waterrobuust land is. Dordrecht is sinds jaar en dag bekend met de uitdaging om in goede harmonie samen te leven met het omliggende water. Als resultaat van een veranderend klimaat en bijkomend extreem weer komt er spanning op deze relatie te staan. Als koploper binnen het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie wil Dordrecht al in 2035 klimaatbestendig en waterrobuust zijn. Dit is belangrijk voor de leefbaarheid en de veiligheid van de stad.

Om dit te bereiken leggen we de volgende accenten:

- **Dordrecht is in 2035 een zelfredzaam eiland**

Dordrecht wordt goed beschermd en de kans op overstromingen is zeer klein. Maar vanwege de geografische ligging van Dordrecht is de impact van een eventuele overstroming zeer groot. Daarom is het belangrijk om goed voorbereid te zijn. De overheid of de bewoner alleen redt het niet. We moeten het samen doen. Dit kan door zoveel mogelijk zelfredzaam te zijn als inwoner en organisatie. Daarnaast moeten we samen redzaam zijn om anderen te helpen. Door zijn hoge buitendijkse ligging kan De Staart dienen als schuillocatie bij een dreigende overstroming. We onderzoeken hoe dit gebied is in te richten als veilige, zelfvoorzienende schuillocatie. En wel zó dat de aanpak als hefboom kan dienen voor het in gang zetten van een werkelijk duurzame gebiedsontwikkeling.

- **Versterking van de robuuste groenblauwe structuur tot aan de voordeur**

De groenblauwe structuren in Dordrecht zijn gebaseerd op de cultuurhistorische landschapsstructuren die verbonden zijn met de ontstaansgeschiedenis van het eiland. Dit netwerk van singels, parken, hoven, killen en dijken moet de eigen voordeur van de Dordtenaren verbinden met het buitengebied, de Biesbosch en NL Delta. Met de Dordwijkzone en de Wantijzone als de dragers van het netwerk levert het een bijdrage aan klimaatadaptatie. Dat gebeurt door het verhoogd vasthouden van het water en door het verkoelen van de omgeving tijdens hittegolven. Als er minder verharding is, functioneert de stad als een natuurlijk systeem (zie 4.1).

- **Klimaatadaptief bouwen**

De komende jaren krijgt de stad te maken met steeds extremer weer. Dit betekent een hogere kans op extreme neerslag die niet in de riolering verwerkt kan worden. Ook kan de droogte van 2018 en de hittegolf van 2019 en 2020 zich vaker herhalen. Het Eiland kan in de toekomst te maken krijgen met de gevolgen van de zeespiegelstijging en een verandering van de rivierafvoer. Zowel op extreme neerslag, zeespiegelstijging als hitte en droogte willen we voorbereid zijn door nieuwbouw en bestaande bouw, en de omgeving hiervan, klimaatadaptief in te richten en met beheer in stand te houden.

Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan

- Communicatie gericht op risicobewustzijn en zelfredzaamheid.
- Inrichting van De Staart als schuillocatie én evidente locatie voor duurzame gebiedsontwikkeling.
- Inrichten van het Wantij als (zoetwater) getijdenpark.
- Inrichten Dordwijkzone als stadspark.
- Groenblauw programma (combinatie van groenbeheer, rioolbeheerdeel, Staart en integrale maatregelen deel).
- Aanpakken van knelpunten uit de Risicodialoog klimaatadaptatie.
- Hitteplan.
- Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR).
- Klimaatadaptieve beleidsregels in het omgevingsplan.
- Pilots klimaatadaptief bouwen in Amstelwijck en Vlijweide.


LEERPARK
DORDRECHT

Aandachtspunten vanuit de impactbeoordeling

De groei van Dordrecht met 10.000 woningen en 4.000 banen leidt tot verdichting en uitbreiding van de huidige bebouwing. Hierdoor neemt de verharding in Dordrecht toe en het aandeel groen af. De toename van verharding, in combinatie met klimaatverandering, brengt risico's met betrekking tot wateroverlast en hittestress met zich mee. Groen en water in de stad hebben een waterbergend en verkoelend effect, en dat draagt bij aan het voorkomen van wateroverlast en hittestress.

Effecten, aandachtspunten en randvoorwaarden voor groeiopgave vanuit de impactbeoordeling

Subdoel	Aandachtspunten en randvoorwaarden
Effecten op waterveiligheid	Nieuwbouw en herontwikkeling op plaatsen met een risico op overstroming.
	Toename van het aantal inwoners geeft druk op de capaciteit van vluchtroutes en voorzieningen gericht op hoogwaterveiligheid.
Effecten op de groenblauwe structuur/klimaat	De groei van Dordrecht leidt tot een toename van verharding en een afname van groen. De kans op warmteoverlast en hittestress neemt hierdoor, in combinatie met klimaatverandering, toe.
	De groei van Dordrecht biedt kansen om de stad klimaatbestendig te maken en voor te breiden op de effecten van klimaatverandering.

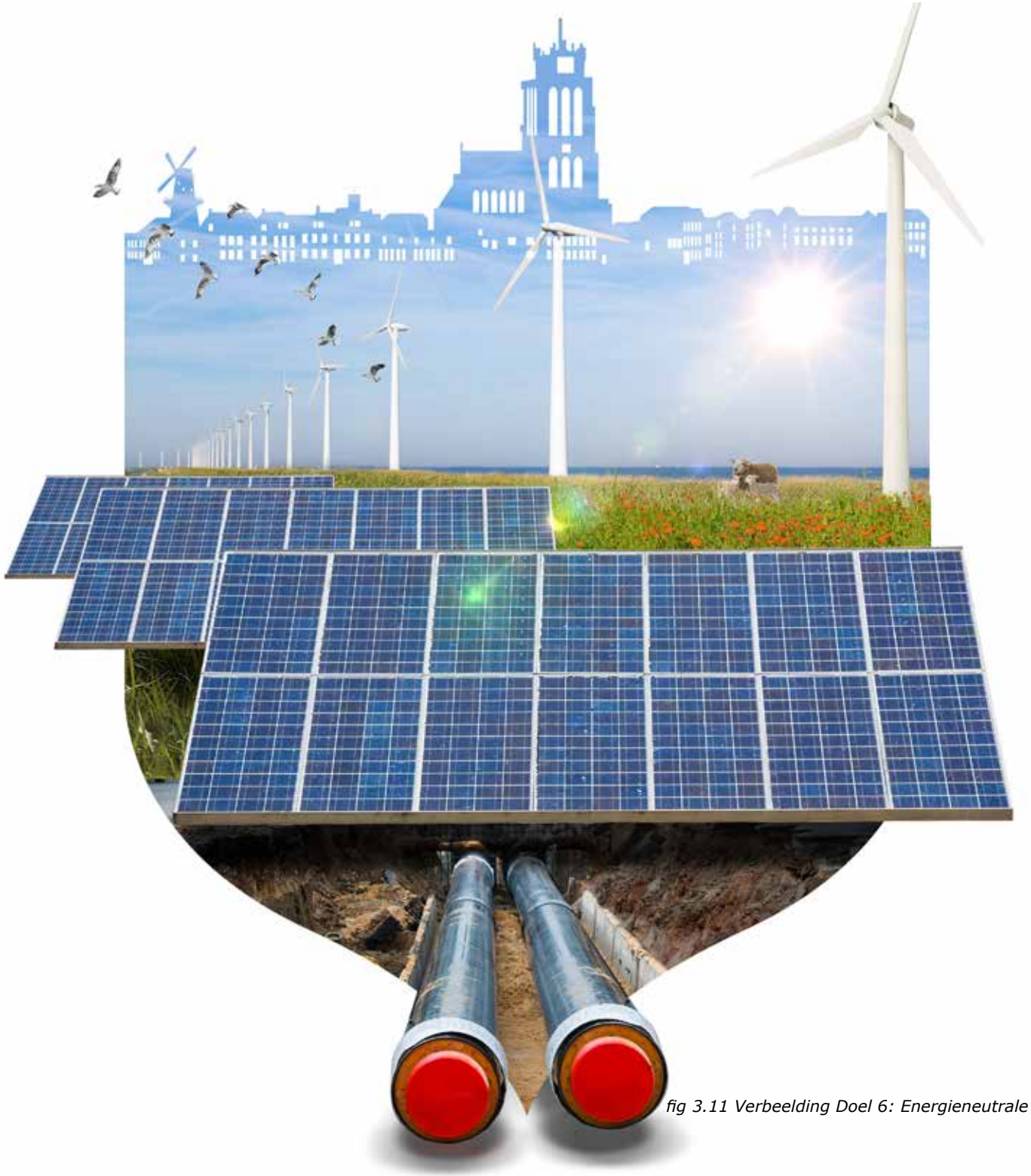


fig 3.11 Verbeelding Doel 6: Energieneutrale stad

Doel 6 Dordrecht is in 2050 energieneutraal

De energietransitie is één van de grootste maatschappelijke opgaves voor de komende decennia. In 2050 moeten we onze CO2-uitstoot hebben geminimaliseerd om verdere klimaatverandering tegen te gaan. De nationale doelstelling is om voor 2030 49% CO2 te reduceren ten opzichte van 1990. Hierover zijn afspraken gemaakt in het nationale Klimaatakkoord.

Dordrecht vormt samen met de andere Drechtstedengemeenten een energie-regio in het kader van het Klimaatakkoord. Samen geven zij via de Regionale Energie Strategie (RES) invulling aan de te realiseren landelijke opgave voor 2030. Met als eerste stap om in 2050 energieneutraal te zijn, wat betekent dat we duurzaam opgewekte energie gebruiken. Als tussendoel voor 2030 moeten alle RES regio's gezamenlijk 35 TWh elektriciteit grootschalig opwekken en gaan 1,5 miljoen bestaande gebouwen van het aardgas af. Voor de gebouwde omgeving betekent dit dat we woningen en gebouwen aanpassen tot goed geïsoleerde woningen en gebouwen, die men duurzaam verwarmt en waarin men schone elektriciteit gebruikt.

De concept RES omvat de invulling van het op te stellen vermogen voor hernieuwbare energie op land en de betekenis hiervan voor de energie-infrastructuur. Deze regionale invulling wordt met oog voor ruimtelijke kwaliteit, maatschappelijk draagvlak en afgewogen in samenhang met andere ruimtelijke belangen vormgegeven. En natuurlijk realiseren we dit tegen de hoogst haalbare maatschappelijke opbrengst.



Om dit te bereiken leggen we de volgende accenten:

- **Handelingsperspectief voor energiebesparing aan inwoners en bedrijven**

Voor nieuwbouw zet Dordrecht in op zeer goed geïsoleerde gebouwen die optimaal profiteren van de zon, zodat dit vanzelf zorgt voor een prettig woonklimaat. Bij de bestaande bouw zetten we fors in op energiebesparing en isolatie. Alle energie die we niet gebruiken, hoeven we ook niet op te wekken. Ook vormen besparing en isolatie het begin van de route naar een aardgasvrije situatie. En niet onbelangrijk, het zorgt voor een verhoging van het comfort.

Isoleren is een zogenaamde spijtvrije (no-regret) maatregel die zichzelf veelal terugverdient, zeker nu de gasprijs naar alle waarschijnlijkheid de komende jaren zal stijgen. Gebouweigenaren krijgen een beeld en een plan met daarin stappen die zij in de komende jaren kunnen zetten voor hun woning, gebouw of leefstijl op weg naar aardgasvrij. We zetten, samen met partners zoals het Energieloket, de Omgevingsdienst en Drechtse Stromen, verschillende middelen in om zoveel mogelijk gebouweigenaren (particulieren, bedrijven, scholen, VVE's en instellingen) te stimuleren en ondersteunen bij het treffen van maatregelen.

- **Doorontwikkeling warmtenet**

Een belangrijk onderdeel van de energietransitie is de warmtetransitie, de verduurzaming van de warmtevraag van wijken, die per definitie een wijkgerichte aanpak vraagt. Dordrecht gaat gefaseerd van het aardgas af. Onze eerste voorkeur is om gebouwen aan te sluiten op het warmtenet. Daardoor kunnen we lokale warmtebronnen (restwarmte, aquathermie, geothermie) ontsluiten en benutten. Dat is in Dordrecht, naast energiebesparing en opwekken van duurzame elektriciteit, de voornaamste drager van de energietransitie. De aanwezigheid van een warmtenet en het benutten van restwarmte betekent dat de opgave, qua opwekking van duurzame energie, beperkt kan blijven. Zonder warmtenet zal de behoefte aan elektriciteit namelijk flink toenemen. Hierdoor is de aanleg van het warmtenet en het aan-

sluiten van huishoudens op het warmtenet essentieel voor het streven naar een energieneutraal Dordrecht.

In gebieden waar dat niet mogelijk is (zoals in ruimer opgezette wijken) onderzoeken we de all-electric optie met warmtepompen. En tenslotte gaan we voor gebieden waar we deze mogelijkheden niet kunnen toepassen op zoek naar een volwaardig alternatief, zoals het gebruik van hernieuwbaar gas.

De juiste oplossing varieert dus per wijk. Bij elk nieuwbouwproject onderzoeken we of aansluiting op het warmtenet mogelijk is. We leggen, met betrokkenheid van stakeholders, uiterlijk in 2021 het tijdpad vast voor de warmtetransitie en benoemen in welke wijken de gemeente voor 2030 aan de slag gaat.

- **Alle energie die nodig blijft, wekken we duurzaam op**

In lijn met de trias energetica (de drie stappen strategie om zo energiezuinig mogelijk te zijn) wekken we de nog benodigde energie, die overblijft na besparing en benutten van restwarmte, duurzaam op. We willen een realistisch deel hiervan binnen ons eigen grondgebied opwekken. We zetten hierbij in op:

1. Het maximaal benutten van zonne-energie op daken.
2. Het opwekken van zonne-energie wordt in restruimten slechts binnen strenge kaders toegestaan, in zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Deze kaders worden vastgesteld bij de Regionale Energie Strategie 1.0. Leefbaarheid en landschap prevaleren hierbij boven de inzet van energieopwekking.
3. Verkennen van andere mogelijkheden voor de realisatie van zonne-energie en andere vormen van duurzame energie.

In de concept RES beschrijven we hoeveel energie we kunnen opwekken in 2030 met een doorkijk naar 2050, scenario's voor energiebronnen en infrastructuur, globale zoekgebieden, en een programma op rollen en op te stellen spelregels.

- **Circulariteit bij gebiedsontwikkeling**

De bouw in Nederland is voor de helft verantwoordelijk van het Nederlandse materiaalgebruik. De productie van bouwmaterialen draagt significant bij aan de uitstoot van onder meer CO2. Daarom krijgt circulair bouwen steeds meer de aandacht vanuit de overheid en de bouwsector. Circulair bouwen houdt in dat bij de bouw, sloop en renovatie van gebouwen principes uit de circulaire economie worden gehanteerd.

Het Rijk heeft in 2019 het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie 2019-2023 gepresenteerd. Ook de provincie Zuid-Holland ziet kansen in circulair bouwen. De verkenning 'Zuid-Houtland' toont aan dat bouwen met hout, afkomstig uit duurzame bosbouw, een bijdrage kan leveren aan de klimaatdoelstellingen. Het onderzoek 'Dordrecht Circulair' laat duidelijke kansen voor circulair bouwen in Dordrecht zien. Onder andere door in te zetten op hergebruikt en duurzaam beton.

Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan

- Energiestrategie Drechtsteden.
- Concept RES Drechtsteden (inclusief strategie laadinfrastructuur).
- Handelingsperspectief voor energiebesparing aan inwoners en bedrijven.
- Transitieprogramma warmte 1.0 en 2.0.
- Programma Duurzame Stad.
- Hanteren van GPR als instrument om duurzaam te bouwen.
- Bedrijven houden aan Wet Milieubeheer en EEED.
- Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR).
- Integrale verkenning Energie-infrastructuur Drechtsteden 2030-2050.

Aandachtspunten vanuit de impactbeoordeling

De huidige bebouwing moet aangepast worden. Bij nieuwbouwontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de energietransitie. Nieuwe gebouwen worden waar mogelijk aangesloten op het warmtenet. Er moeten laadpunten gerealiseerd worden voor elektrisch rijden. Voor een aantal woningbouwlocaties (zie hoofdstuk 5) zijn specifieke aandachtspunten te benoemen.

Effecten, aandachtspunten en randvoorwaarden voor groeiopgave vanuit de impactbeoordeling

Subdoel	Aandachtspunten en randvoorwaarden
Effecten op energie	Energiebesparende maatregelen zoals isolatie.
	Potentie voor zonnepanelen op daken. Met name grote daken op industrie- en bedrijventerreinen.
	Nieuwbouw en bestaande bouw aansluiten op warmtenet. Benutten van lokale warmtebronnen.
	Zero emissie vervoer en gebruik van duurzame brandstoffen zoals elektriciteit en waterstof.
	Maatregelen die het gebruik van motorvoertuigen beperken, zoals het versterken bereikbaarheid met het ov en de fiets, slimme logistiek en thuiswerken.



fig 3.12 Verbeelding Doel 7: Biodiverse stad

Doel 7 Dordrecht beschermt en bevordert de biodiversiteit

Eén miljoen planten en diersoorten worden wereldwijd met uitsterven bedreigd. De urgentie om ecosystemen te beschermen is daarmee groot en de stad speelt hierin een belangrijke rol.

Biodiversiteit betekent verschillend (= divers) leven (= bio). Het gaat dus om alle planten en dieren, inclusief mensen, die onderdeel uitmaken van een ecosysteem. Het maakt dus niet uit of een soort algemeen of zeldzaam is. Bijzondere flora en fauna (zeldzame, beschermde of Rode Lijst soorten) en hun leefgebied (habitat) zijn wel indicatoren voor een hoge graad van biodiversiteit. Overige dier- en plantensoorten liften mee met eisen die bijzondere soorten stellen aan hun habitat. Alle factoren die invloed hebben op planten en dieren, bepalen de gemeentelijke biodiversiteit.

In Nederland kent onze biodiversiteit al voor langere tijd een achteruitgang als gevolg van ingrijpende wijzigingen van ons landschap. Hoewel langdurige trendgegevens ontbreken, is het duidelijk dat veel soorten het moeilijk hebben gekregen en in aantallen achteruit gaan (of niet meer aanwezig zijn).

In Nederland is de biodiversiteit in de stad groter dan op het platteland. Al is de stad ingericht op gebruik door de mens, veel planten en dieren vinden er een geschikte plek. Essentieel voor een gezonde stedelijke biodiversiteit is de stedelijke groenblauwe structuur. Zonder voldoende vegetatie en water blijven de mogelijkheden voor plant en dier in de stad beperkt. Door een robuust groen netwerk in stand te houden, vergroten we de mogelijkheden voor planten en dieren in de stad.

Biodiversiteit in de stedelijke omgeving stimuleren we door het voorkomen van monoculturen en het aanbrengen van veel variatie in beplantingstypes. Verder zorgen ook oppervlakte en variatie van het stedelijk groen, in de openbare ruimte en in privaat groen, voor het bevorderen van biodiversiteit. Op veel plaatsen zijn juist de private tuinen en gevels van belang om verbindingen in het groen te maken.

Dordrecht heeft de ambitie om de huidige biodiversiteit te beschermen en te bevorderen. Daarvoor is ook het stoppen van de achteruitgang van biodiversiteit nodig. Om dit te bereiken leggen we de volgende accenten:

- **Het stoppen van achteruitgang van biodiversiteit**

Op dit moment ligt er een druk op onze biodiversiteit. Vermoedelijk komt dit door stedelijke uitbreiding, een veranderend klimaat, invasieve exoten, ziekten en plagen en achteruitgang van de bijenstand. De aandacht verschuift de komende jaren naar ruimtelijke ontwikkelingen binnen het bestaande stedelijke gebied en de verstedelijkingscontour. Dit ontlast de biodiversiteit in het buitengebied.

De Stedelijke Ecologische Structuur (SES) zorgt voor het behoud van de, voor biodiversiteit noodzakelijke, verbindingen. Binnen ons Groenblauw programma zoeken we naar oplossingen voor knelpunten voor biodiversiteit ten aanzien van ons klimaat. Voor de andere onderwerpen (exoten, ziekten en plagen en de bijenstand) bereiden we aanvullend beleid voor. Met dit beleid wordt duidelijk hoe we de specifieke problemen identificeren, welke oplossingen we kiezen en hoe we borgen dat deze problemen zich in de toekomst niet meer voordoen (via monitoring).

- **Het behoud van biodiversiteit**

Dordrecht beschermt de biodiversiteit door in te zetten op behoud van bestaande natuurgebieden (Natura 2000-gebieden, Natuurnetwerk Nederland) en beschermde soorten. Hiertoe volgen wij het wettelijk spoor van de Wet natuurbescherming. Bij alle nieuwe ruimtelijke plannen, zoals herinrichting van openbare ruimte, is het verplicht om zorgvuldig om te gaan met beschermde gebieden. Op deze gebieden geldt een nee, tenzij-principe voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en dit is conform provinciaal natuurbeleid.

Behoud en verdere ontwikkeling van de Stedelijke Ecologische Structuur (SES) staat centraal in het Dordts natuurbeleid. Dit betekent dat we bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen inzetten op het behoud en waar mogelijk versterken van de SES. Al dan niet door een natuurlijke inpassing van de SES in het plangebied. Binnen ons Groenblauw programma zoeken we naar oplossingen voor knelpunten voor biodiversiteit ten aanzien van ons klimaat. Dordrecht is trots op haar bomenbestand en zet in op het behoud en het verder ontwikkelen van boomstructuren. Het verbeteren van de bomenstructuren betreft vooral de positie en soortkeuzen.

- **Het stimuleren van biodiversiteit**

Dordrecht bevordert de biodiversiteit door meer ecologische potenties te benutten bij het beheer en onderhoud van openbaar groen. Het beheer moet daarom gericht zijn op het waarborgen van de ecologische waarden. In de directe woonomgeving overheerst vaak meer de sierwaarde, netheid en kleur. Verhoging van biodiversiteit zit vooral in de keus voor beplanting, het aanpassen van het maaibeheer en het maken van meer natuurlijke overgangen tussen bos en grasland.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen bevordert Dordrecht de biodiversiteit via een natuurinclusieve inrichting van het plangebied. Ook bebouwing kan een bijdrage leveren aan biodiversiteit door natuurinclusief bouwen als uitgangspunt te nemen. In de inrichting van gebouwen en buitenruimte moeten we altijd rekening houden met de 5 v's: voedsel, veiligheid, variatie, voortplanting en verblijf. Het verblijf en de voortplanting krijgen vorm in de bebouwing. Het groen moet zo gevarieerd zijn dat het voor veel verschillende dieren voor voedsel en veiligheid kan zorgen.

- **Het monitoren van de biodiversiteit**

Het is van belang om te weten of we onze Dordtse biodiversiteit behouden en bevorderen. Door monitoring kunnen we zien of we gaan voldoen aan de eigen ambities. Om dit te kunnen doen, stellen we een monitoringsplan op. Dit plan kent verschillende manieren van monitoren, afhankelijk van het doel en de te onderzoeken soortgroep. Met continue monitoring weten we of we de doelen halen. Verder maken we zo ontwikkelingen in de natuur zichtbaar die met onderwerpen zoals klimaatverandering te maken hebben. Veranderingen zijn op deze manier zichtbaar en negatieve ontwikkelingen zoals de verspreiding van invasieve exoten kunnen we tijdig opmerken, zodat we hier actie op kunnen ondernemen.

Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan

- Groenblauw programma (combinatie van groenbeheer, rioolbeheerdeel).
- Gebiedsprogramma's versterken Stedelijke Ecologische Structuur.
- Programma biodiversiteit via een natuurinclusieve inrichting.
- Vergaren natuurdata.

Aandachtspunten vanuit de impactbeoordeling

De Biesbosch is een Natura 2000-gebied dat deels in de gemeente Dordrecht ligt. Door de afstand tussen de woningbouwontwikkelingen in de stad en de Biesbosch zijn verstoring van licht, geluid, en verdroging niet te verwachten. Wel kan er vermesting/verzuring optreden in de stikstofgevoelige habitattypen in de Biesbosch. Dit vindt plaats als gevolg van de stikstofdepositie die kan ontstaan door de groei van Dordrecht. De aandachtspunten met betrekking tot stikstof zijn de woningbouwontwikkelingen met een aanzienlijke omvang, nabij de stikstofgevoelige habitattypen en/of nabij de N3 of A16, zoals Amstelwijck.

In Dordrecht liggen enkele NNN (Natuur Netwerk Nederland) -gebieden in de stad. De nieuwbouw en herontwikkeling mag niet leiden tot (verdere) verstoring van deze gebieden, bijvoorbeeld door licht, geluid, verdroging of betreding. In de omgevingsvisie moet hiervoor aandacht zijn. De groei van Dordrecht heeft mogelijk ook effect op de biodiversiteit. Bij aantasting van soorten is het wettelijk verplicht om maatregelen te treffen. Daarnaast bieden de woningbouwontwikkelingen kansen voor het versterken van de biodiversiteit en groenblauwe structuren in de stad.

Effecten, aandachtspunten en randvoorwaarden voor groeiopgave vanuit de impactbeoordeling

Subdoel	Aandachtspunten en randvoorwaarden
Effecten op natuur	Effecten op Natura 2000-gebieden door stikstofemissie afkomstig van de bouw van woningen en een toename van het verkeer.
	Mogelijke verstoring van NNN-gebieden.
	Kansen voor versterken groenblauwe structuur.


sarens
www.sarens.com

4. De systemen in Dordrecht

In deze omgevingsvisie hebben een aantal systemen een centrale rol. Voordat de omgevingsvisie is opgesteld, hebben we die systemen benoemd. De systemen hebben een functie voor het eiland als geheel en zijn te zien als de fysieke dragers van het eiland. Daarom beschrijven we ze in een apart hoofdstuk. Per systeem geven we aan wat de huidige situatie is en wat de doelstellingen zijn. Op basis van huidige inzichten en staand beleid en hoe we deze doelstellingen verwezenlijken. De systemen die we beschrijven zijn: groenblauw, waterveiligheid, milieu, energie, verkeer, ondergrond en bebouwing.

4.1 Groenblauwe systeem

Het groenblauwe systeem bestaat uit de stedelijke ecologische structuur, het poldergebied, de Biesbosch en de stadsrand.

Stedelijke ecologische structuur

Vanuit de rivieren en het landschap aan de zuidkant lopen ecologische zones de stad in:

- De Wantijzone.
- De Amstelwijckzone.
- De Corridor.
- De Dordwijkzone.

Met de groengebieden zoals parken en landgoederen vormen zij de stedelijke ecologische structuur (SES).

Deze zones geleiden als het ware de Biesbosch de stad in. Ze vormen ecologische en recreatieve verbindingen naar het buitengebied, zorgen voor recreatieve plekken in de wijk en voor veilige en aangename verbindingen tussen de wijken voor sporters, recreanten en kinderen.



fig 4.1 Stedelijke groenstructuur

Poldergebied

Het polderlandschap is cultuurhistorisch van grote waarde. Door de (deels) grootschalige landbouw hebben de polders ook een economische betekenis.

De Biesbosch

Naast de landbouwgebieden zijn er grote natuur- en recreatiegebieden, die onderdeel zijn van de Biesbosch. De noordoostkant en de zuidkant van het eiland maken deel uit van de nationale ecologische hoofdstructuur. Door een goede zonering kunnen landbouw, natuur en recreatie naast elkaar bestaan en zich verder ontwikkelen.

De zuidelijke stadsrand

Een publieke, groene ruimte, water, polders en dijken met bomen erlangs, onverwachte afwijkende functies, het coulissen-landschap, de herkenbare dijkenstructuur. Het maakt de stadsrand tot een afwisselend landschap. De kwaliteitspijlers van het gebied nu en in de toekomst zijn de ruimtebeleving en weidsheid van het landschap, waterranden, historie en erfgoed en de natuur dicht bij de stad. Het is een gebied vol beleving, ideaal om te ontspannen en te recreëren.

Deze overgangszone tussen stad en land heeft de kwaliteiten om een openbaar gebied te zijn, toegankelijk voor alle bewoners en bezoekers.

Doelstellingen

De rijke cultuurhistorie van het Eiland van Dordrecht biedt de aanknopingspunten om een gezonde leefomgeving te zijn die weerbaar is voor klimaatverandering en meer biodiversiteit te bieden heeft.

Natuur zorgt voor een gezonde, schone stad en met de Biesbosch is er nationale topnatuur in de nabije omgeving. De ligging in het unieke zoetwatergetijdenlandschap met de schoonheid van het water en haar oevers en de nabijheid van natuur van wereldklasse, is één van de belangrijkste vestigingskwaliteiten voor wonen en werken.

De groeiopgave kan onder meer leiden tot een grote groei in het aantal autobewegingen. Om dit te voorkomen combineren we een kwalitatief hoogwaardig groenblauw netwerk met een uitstekend fietsroute-netwerk dat goed verbonden is met het openbaar vervoer. De visie is opgebouwd uit vier doelstellingen.

- Allereerst moeten groen én water vanzelfsprekend deel uitmaken van onze stedelijke leefomgeving. We streven naar een groen en waterrijk netwerk van de eigen voordeur via groenblauwe structuren (parken, hoven, singels, etc.) naar het buitengebied en de Biesbosch.
- Ten tweede voorzien we het eiland steeds verder van een zeer fijnmazig netwerk van fietspaden en ander langzaam verkeer. Dat is een mix van snelle functionele doorgaande routes en ontspannen recreatieve routes waarbij we streven naar het scheiden van fiets- en wandelpaden waar wenselijk en mogelijk. Dit vraagt om maatwerk per locatie. Daarmee is er altijd een veilige comfortabele route in de buurt en is er ook een keuze uit verschillende typen routes.
- Ten derde maken we het zoveel mogelijk autoluwe buitengebied via een drietal recreatieve knooppunten bereikbaar. Het gaat daarbij om de Louisa-Canneman polder (Schenkeldijk Beneden Zeedijk), de Bovenpolder (Zuidendijk-Provinciale weg) en de Merwelanden. Het zijn plekken waar meerdere recreatieve voorzieningen zijn geconcentreerd. Ze zijn goed bereikbaar voor verschillende vervoersvormen. Bovendien hebben ze een eigen karakteristiek die zich in het landschap en programma ter plekke manifesteert. Daarmee spreken we een brede groep mensen aan en stimuleren we om gezond gebruik te maken van het buitengebied.
- Ten vierde houden we de twintigtal bestaande parken[1] in stand, ieder met verschillende functies variërend van recreatief gebruik tot ecologisch- en cultuurhistorische functie. Aan deze parken worden geen woningen toegevoegd.

1 't Koeienveld, Bilderbos, Dubbelmondepark, Dubbelsteynpark, Kloostertuin, Louter Bloemen, Oostkilpark, Overkamppark, Park de Hoven Bildersteeg, Park Merwepolder, Park Merwestein Singel, Raamkilplatsoen, Rustenburgpark, Spoorpark, Sterrenburgpark, Stevenshof, Wantijpark Baden, Weizigtpark, Wielwijkpark en Wittensteinpark.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

Er zijn vier groenblauwe hoofdstructuren die versterking nodig hebben.

- Het getijdenlandschap dat de rijke randen van het eiland vormt. In het getijdenpark ligt de focus op het fysiek vergroten van het getijdenmilieu en de ecologie. Daarnaast vergroten we de toegankelijkheid van deze natuur met paden en recreatievoorzieningen (vooral in het Wantijpark). Op enkele plekken, zoals Stadswerven, liggen mogelijkheden voor de uitbreiding van het woningbestand.

- De historische dijklinten waaruit het eiland in ringen is opgebouwd. De herkenbaarheid en continuiteit van de dijklinten moet worden verbeterd. Dat gebeurt onder meer door dijklinten te ontharden en meer bomen toe te voegen. Dit heeft voornamelijk betrekking op oude keringen die geen waterkerende functie meer hebben. Als het gaat om primaire keringen of keringen met een instandhoudingsplicht zal er altijd voor gezorgd worden dat de waterveiligheidsfunctie niet in geding komt. Op deze structuren moet de fiets voorrang krijgen en is de auto te gast. Er is bescheiden ruimte voor verdichting van het woningenbestand.

- Het killenlandschap dat zich nu vooral manifesteert als grillige (binnendijkse) waterlopen. Langs de killen voegen we fietsroutes toe die het fietsnetwerk verfijnen. De oevers van de killen worden verruimd en verruigd en we verbinden de aanwezige waterlopen met elkaar. Zo ontstaat meer ruimte voor de natuur[2]. Er is bescheiden ruimte voor verdichting van het woningenbestand en er komen meer voorkanten aan het water dankzij eventuele toekomstige herstructurering.







Van boven naar beneden:
fig 4.2 Getijdenpark/-natuur
fig 4.3 De dijklinten
fig 4.4 De Killen
(bron: De Urbanisten)

2 onder natuur wordt zowel water als groen verstaan.



fig 4.5 Dordwijkzone (bron: De Urbanisten)

- De Dordwijkzone groeit uit tot centraal park en klimaatbuffer. De laatste structuur is de Dordwijkzone, die getransformeerd moet worden van bufferzone tot centraal gelegen park. We vergroten de toegankelijkheid en doorkruisbaarheid voor voetgangers van de zone en werken aan aansluiting op wandelroutes buiten deze zone. Het fietsnetwerk verbinden we met bestaande en nieuw te ontwikkelen OV-hubs. Denk aan een mogelijk nieuw treinstation bij Leerpark/Gezondheidspark. Het park moet zich ontwikkelen tot een continu groengebied met royale waterlopen en ruige oevers, waardoor het park als klimaatbuffer fungeert.

Het multifunctionele park moet bijdragen aan de leefbaarheid, door middel van een groenblauwe zone. Dit gebied is een groene long waarbij de N3 vanuit ecologisch en gezondheidsperspectief geïntegreerd dient te worden in de verdere ontwikkeling. Het gebied biedt meerdere vormen van ruimtegebruik. Denk daarbij primair aan het uitbreiden van de sportfunctie, het integreren van een landbouwfunctie, en secundair ruimte voor een woonfunctie langs de randen van het gebied en lichte bedrijvigheid ter ondersteuning van de huidige functies. Daarbij wordt maatwerk toegepast binnen de Dordwijkzone, met behoud van de bestaande parken.

Tot slot stimuleert de gemeente burgers en scholen om bij te dragen aan het vergroenen van de stad en het beschermen en behouden van biodiversiteit. Zo deelt de gemeente proactief kennis met haar inwoners en geeft waar nodig adviezen voor meer faunavoorzieningen, zoals nestkasten of juist voor een groenere tuin, dak of gevel. Hierbij ligt een link met klimaatadaptatie. Eigenaren van panden kunnen hieraan bijdragen door bijvoorbeeld minder tegels en meer geveltuinen, groene daken en verticale tuinen aan te leggen. Voor scholen is er een Dordtse regeling voor groenblauwe schoolpleinen om natuurlijke schoolpleinen te stimuleren.

4.2 Waterveiligheid systeem

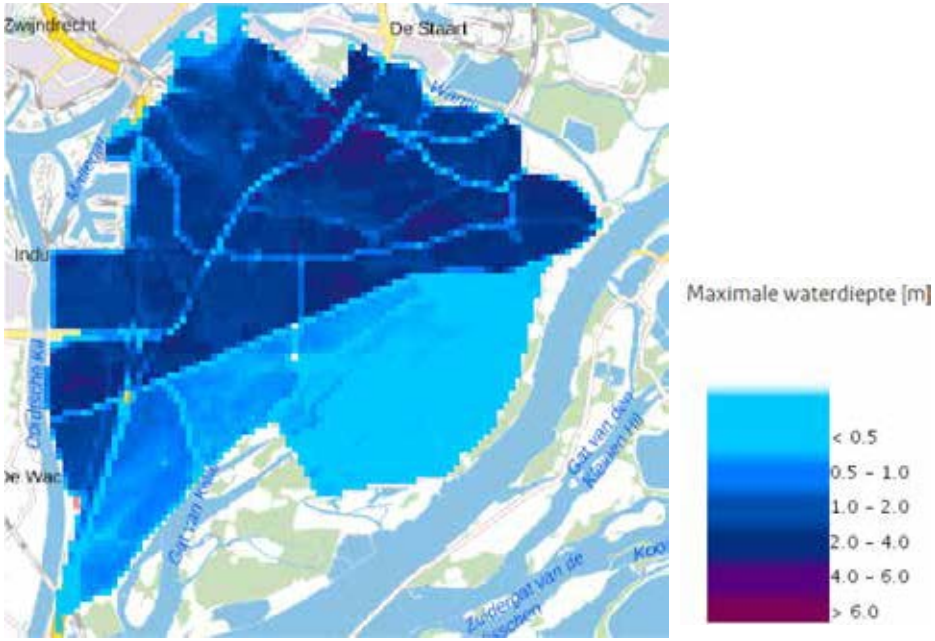
De dijken op het Eiland van Dordrecht voldoen aan de nationale richtlijnen en worden elke twaalf jaar gecontroleerd. Hierdoor is de kans op een overstroming zeer klein, maar deze kans is nooit 0. Daarnaast is de impact van een overstroming in Dordrecht door de lage ligging van een groot gedeelte van de stad zeer groot. De impact van een overstroming wordt groter naarmate er in de toekomst meer waarde achter de dijken wordt toegevoegd. Dordrecht loopt zowel de kans op een overstroming vanuit de rivier als vanuit de zee (bij een zware storm). Het belang van een klimaatbestendig Dordrecht wordt hiermee onderstreept.

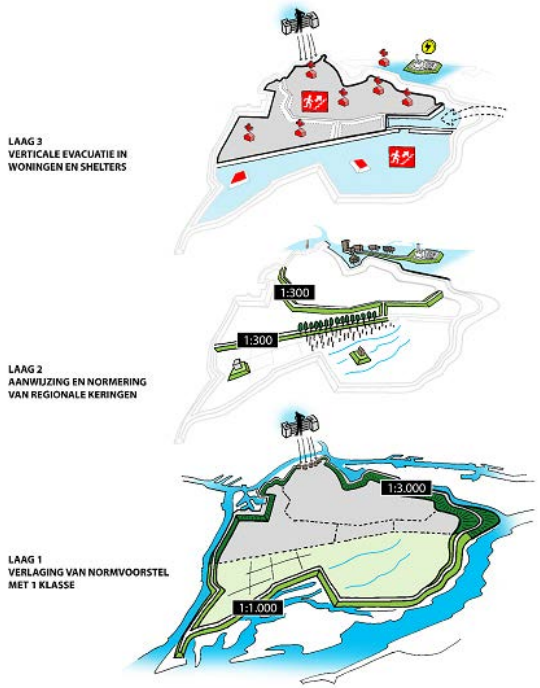
Bij een combinatie van een hoge rivierafvoer en een storm vanaf zee neemt de kans op overstromen en de bijbehorende mogelijk impact op het Eiland van Dordrecht toe. In dit scenario is het voor een grote groep inwoners niet mogelijk om horizontaal te evacueren. Hiermee bedoelen we het evacueren naar een andere, veilige regio. Een storm is namelijk slecht voorspelbaar en pas 48 uur van tevoren is duidelijk of er daadwerkelijk een risico is op een overstroming. Deze tijdsperiode is gezien de storm die er dan is en de beschikbare routes genoeg om gemiddeld 15% van de inwoners horizontaal te evacueren. De rest moet op het eiland een veilig heenkomen zoeken.

Doelstelling

We vergroten de veiligheid van het Eiland van Dordrecht door niet alleen op de dijken te vertrouwen, maar een strategie van meerlaagsveiligheid te gebruiken.

De gemeente kijkt daarbij niet alleen naar dijken (laag 1), maar ook naar het beperken van mogelijke gevolgen door aanpassingen in het ruimtelijke domein (laag 2) en evacuatieplannen (laag 3). Waar we als gemeente niet direct verantwoordelijk zijn voor de dijken (laag 1) geldt dit wel voor het ruimtelijke domein (laag 2) en de communicatie. Daarnaast werken we samen met de veiligheidsregio aan de evacuatieplannen (laag 3). Door het gebruik van dit meer-





boven: fig 4.6 Overstroming binnendijks
onder: fig 4.7 Meerlaagseveiligheidsprincipe

laagsveiligheidsprincipe verminderen we de impact van een mogelijke overstroming. Een zelfredzaam eiland waarbij de inwoners samen als gemeenschap zelfredzaam zijn ten tijde van een overstroming is het uiteindelijke doel.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

Door zijn hooggelegen buitendijkse ligging kan De Staart uitstekend dienen als een grootschalige schuillocatie bij overstromingen. Maar het is wel een ingewikkeld gebied. Want nu is De Staart half woonwijk – een sociaal kwetsbare woonwijk– en half werkgebied, met veel chemische bedrijven. Er is een vuilverbranding die warmte aan het warmtenet levert, een drinkwaterbedrijf, een rioolwaterzuivering en een spaarbekken. De locatie is uniek, tussen twee rivieren, het historisch centrum vlakbij en het natuurgebied in de Biesbosch om de hoek.

De Staart als schuillocatie – wat is het toekomstperspectief voor dit unieke, maar ingewikkelde gebied? Nadenken over dat perspectief doen we tegen de achtergrond van de bouwopgave waar Dordrecht voor staat, de noodzaak om banen te creëren voor de nieuwe maakindustrie en de ingrepen die nodig zijn voor de energietransitie.

Alleen als we dit in samenhang kijken, krijgen we greep op de werkelijke uitdaging. Daarom onderzoeken we in het IABR–Atelier Dordrecht hoe dit gebied is in te richten als veilige, zelfvoorzienende schuillocatie. En dan op zo'n manier dat de aanpak als hefboom kan dienen voor het in gang zetten van een werkelijk duurzame gebiedsontwikkeling. Dat is een gebiedsontwikkeling die tegelijk een oplossing biedt voor de bouwopgave van de stad, die ruimte maakt voor de next economy van na de energietransitie, die zorgt voor goede bereikbaarheid, en die Dordrecht opnieuw verbindt met water en natuur.

Daarnaast nemen we ruimtelijke aanpassingen om de gevolgen van overstromingen te beperken slim mee bij ontwikkelingen. Te denken valt aan publieke schuillocaties en evacuatieroutes. Het ontwikkelen van het Huis van Stad en Regio als schuillocatie is hier een voorbeeld van.

4.3 Milieu systeem

Dordrecht hecht grote waarde aan een gezonde en veilige fysieke leefomgeving voor haar inwoners en bezoekers. Om dit te bereiken zijn drie milieutechnische onderwerpen van belang: geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Op de drie onderwerpen is in het kader van de Omgevingswet beleid opgesteld. Hiervoor werkt de gemeente nauw samen met de Dienst Gezondheid en Jeugd, de GGD, de Veiligheidsregio en de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid. Het volledige beleid met betrekking tot milieu/ externe veiligheid is te vinden in bijlage 5. In dit hoofdstuk geven we een korte samenvatting van de drie milieuaspecten. Daarnaast besteden we kort aandacht aan spoortrillingen, een relatief nieuw aspect binnen milieu en leefbaarheid.

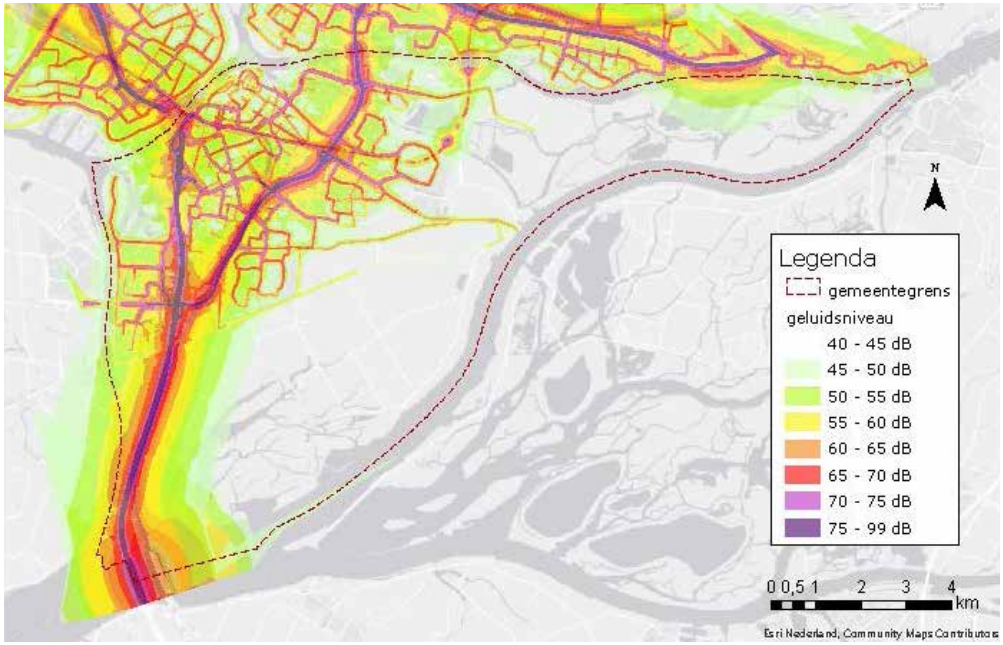
4.3.1 Geluid

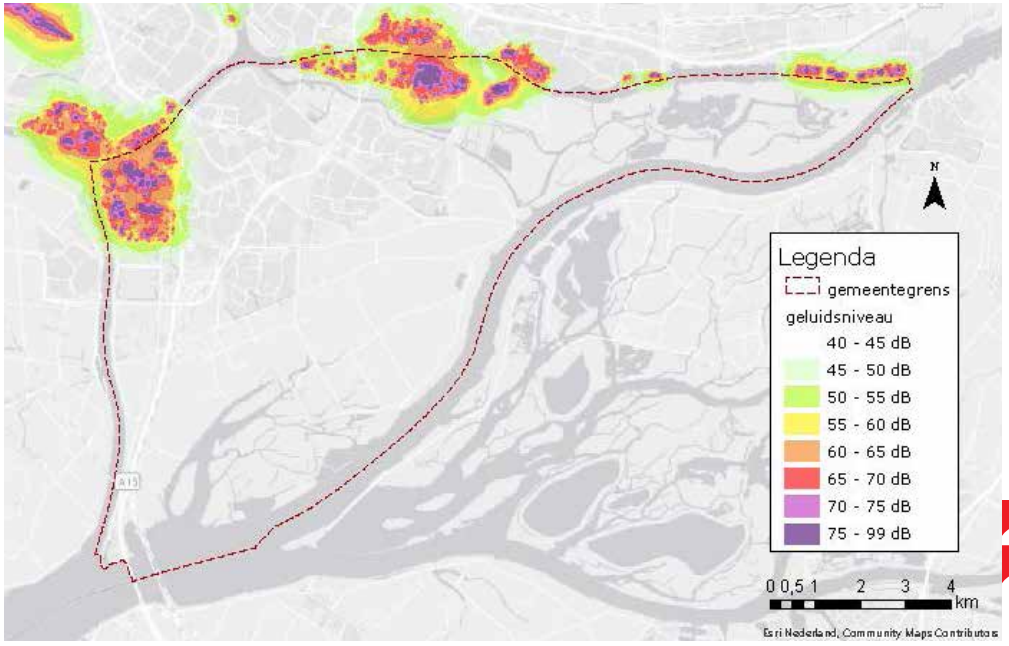
Doelstelling

Het doel is het verbeteren van het akoestisch klimaat in Dordrecht. Dit betekent dat de situatie verbetert in bestaande situaties als dat nodig is. Dit betekent in bestaande situaties het heersende akoestische klimaat bij geluid belaste woningen verbeteren. Het is noodzakelijk dat we bij nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen de toekomstige bewoners beschermen tegen geluidhinder. Maar ook de huidige bewoners in de omgeving moeten beschermd worden tegen (een toename van) geluidhinder als gevolg van de beoogde ontwikkelingen.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

De huidige geluidaanpak staat centraal in het Actieplan Geluid 2018-2023 (vastgesteld sept 2019), dat het college verplicht is op te stellen in het kader van de Wet Geluidhinder. Aan de basis voor dit Actieplan Geluid staan de geluidbelastingskaarten 2016. Deze kaarten geven de akoestische geluidsituatie weer en hebben betrekking op omgevingslawaai van wegverkeer, railverkeer en omgevingslawaai afkomstig van de gezoneerde industrieterreinen.





boven: fig 4.8 Geluid van wegen en spoor (cumulatief)
onder: fig 4.9 Geluid van industrie

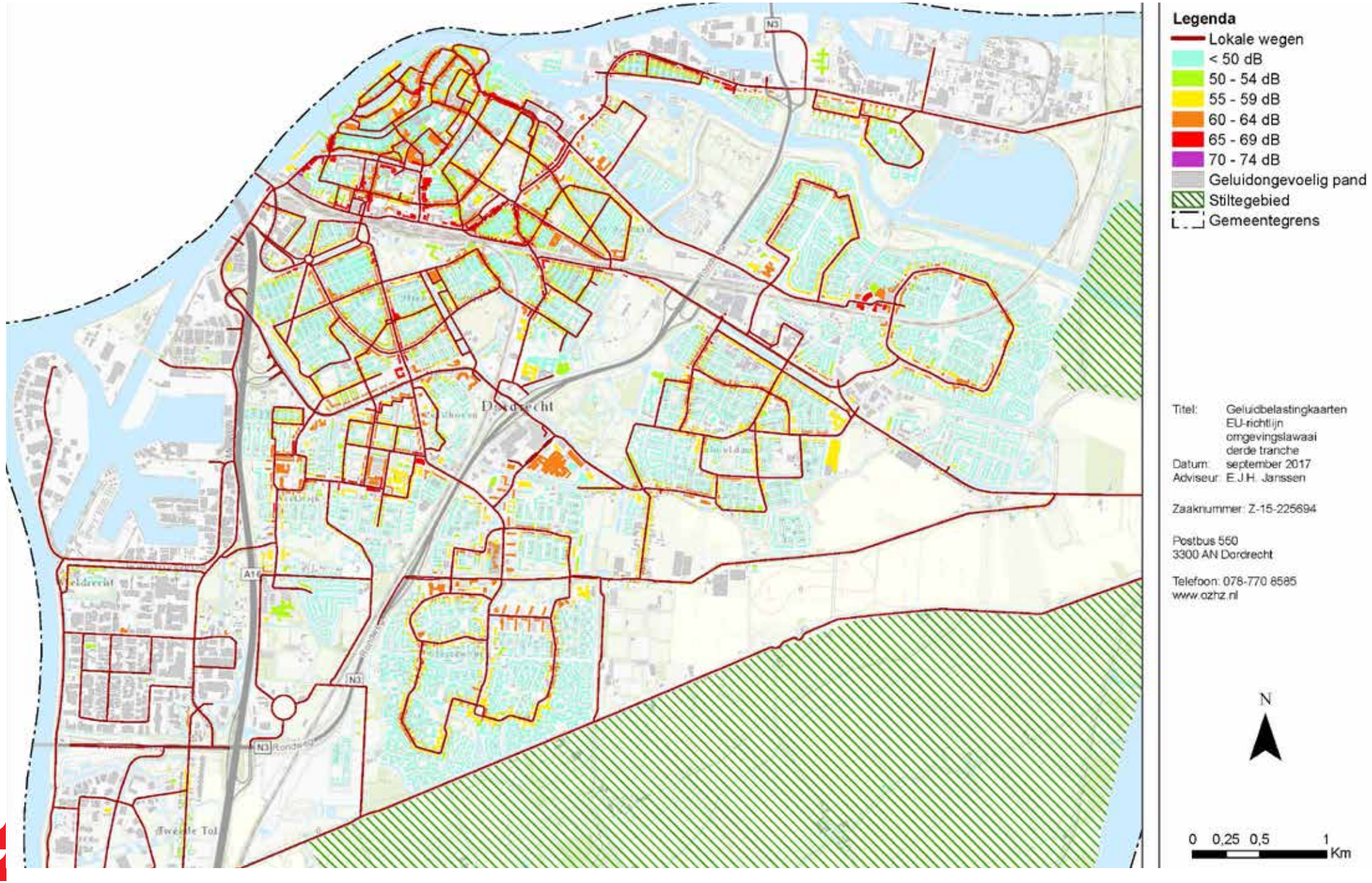


fig 4.10 Pandenkaart Lden lokale wegen

Uit de kaarten blijkt dat een groot aantal woningen te maken heeft met een (te) hoge geluidbelasting op de gevel als gevolg van verkeerslawaai van gemeentelijke wegen. In het Actieplan Geluid heeft het college een plandrempel van 65 dB vastgelegd. Boven deze waarde wil de gemeente maatregelen nemen om de geluidbelasting te verlagen. In totaal gaat het om 1.068 woningen.

De inzet van de gemeente richt zich enerzijds op de reductie van wegverkeerslawaai in meest brede zin (generieke maatregelen). Anderzijds op de aanpak van de plandrempel-overschrijdingen daar waar het kan. Daarbij willen we aansluiten bij bestaande programma's, plannen, projecten en nieuwe initiatieven zoals het (groot) onderhoud of herinrichting van lokale wegen. Dit biedt kansen voor verbetering van het akoestisch klimaat door het, waar mogelijk toepassen van stille verhardingstypen.

Daarnaast ziet het college de komende jaren twee belangrijke opgaven in Dordrecht die van belang zijn voor het Actieplan Geluid. De bouw van circa 10.000 woningen en de energietransitie die uiteindelijk moet leiden tot een energieneutrale stad in 2050. Beide opgaven bieden kansen voor het verbeteren van het heersende akoestisch klimaat in Dordrecht.

Het is van belang om bij grote nieuwe ontwikkelingen een koppeling te leggen met de bestaande akoestische situatie. Verder is het belangrijk uit te gaan van een breder studiegebied in plaats van alleen het plangebied. Dit is mogelijk door de noodzakelijke verkeersonderzoeken uit te breiden tot een korte verkenning naar de geluidseffecten van de ontwikkeling. Dit inzicht geeft de mogelijkheid om eventueel noodzakelijke verkeersmaatregelen ook akoestisch vorm te geven. En geeft bovendien input voor het in de Omgevingswet te introduceren instrument, waarbij we de emissie van lokale wegen elke 5 jaar in beeld moeten brengen en relevante toenames moeten onderzoeken op maatregelen.

Het aspect geluid is gekoppeld aan het beoogde woonmilieu. Daarbij is een tweedeling gemaakt tussen rustig groen en suburbaan wonen en stedelijk wonen en centrumgebied. Hieronder staan de hoofdlijnen.

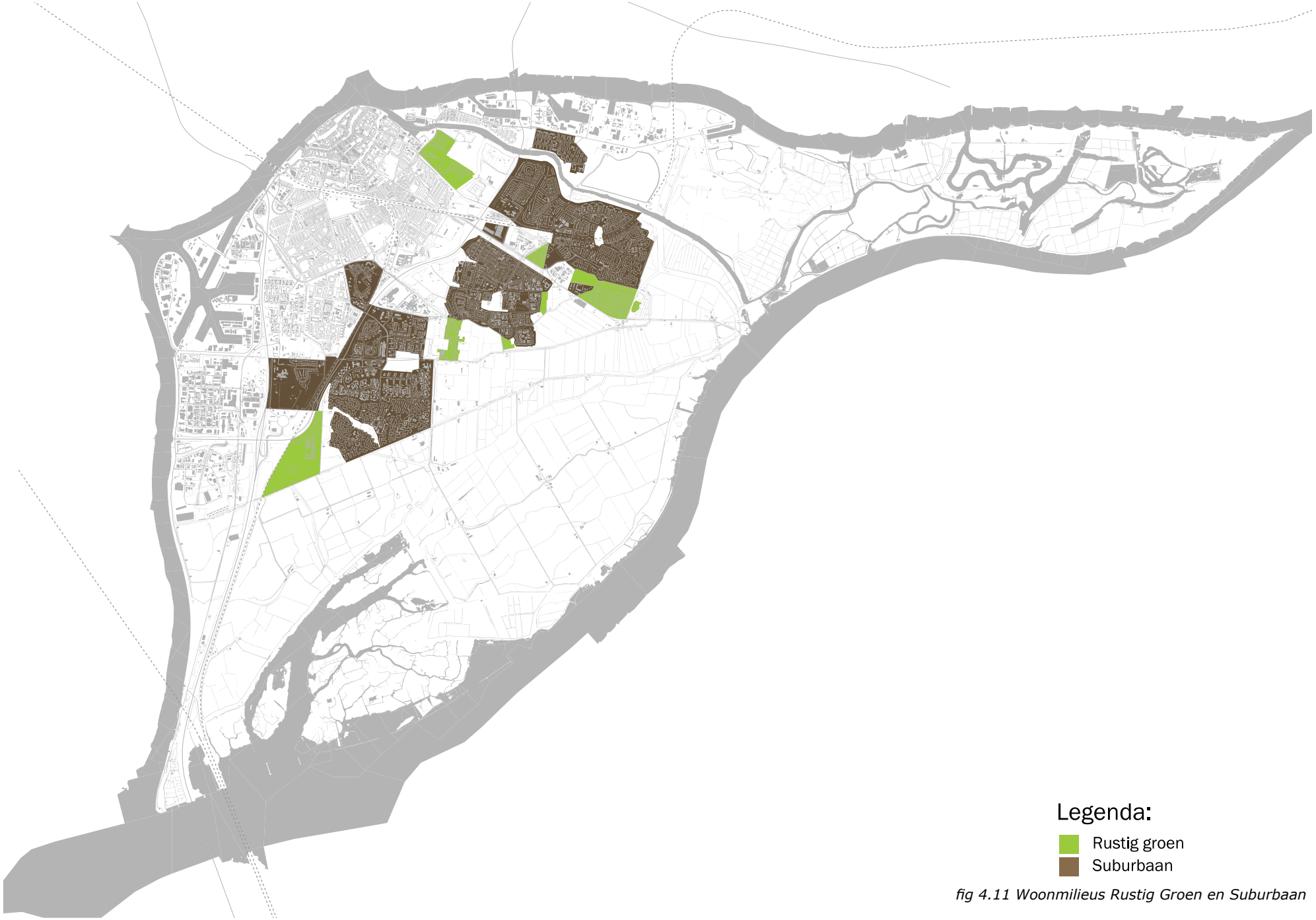


fig 4.11 Woonmilieus Rustig Groen en Suburbaan

1. Voorkeursgrenswaarde per bronsoort op de gevel is uitgangspunt.
2. Voorkeursgrenswaarde in groot deel op maaiveld in het openbaar gebied.
3. Langs randen van rijkswegen, lokale wegen, spoorwegen en industrie- en bedrijventerreinen hogere geluidbelasting op de gevels van eerstelijnsbebouwing toelaatbaar onder de volgende voorwaarden:
   a. Uitgebreide afweging maken over doelmatigheid van bron- en schermmaatregelen.
   b. Voor geluidbelaste woningen:
      i. Geluidluwe zijde
      ii. Geluidluwe buitenruimte
      iii. Woningindeling aangepast op akoestische situatie
      iv. Binnenniveau voldoet aan nieuwbouweisen
   c. Afschermende werking voor achterliggend gebied, vanaf de tweede lijn voldoen aan de voorkeursgrenswaarde per bron.
4. Dove gevels tot een minimum beperken.
5. Cumulatie: wordt in beeld gebracht en het geheel moet leiden tot een akoestisch aanvaardbare situatie.

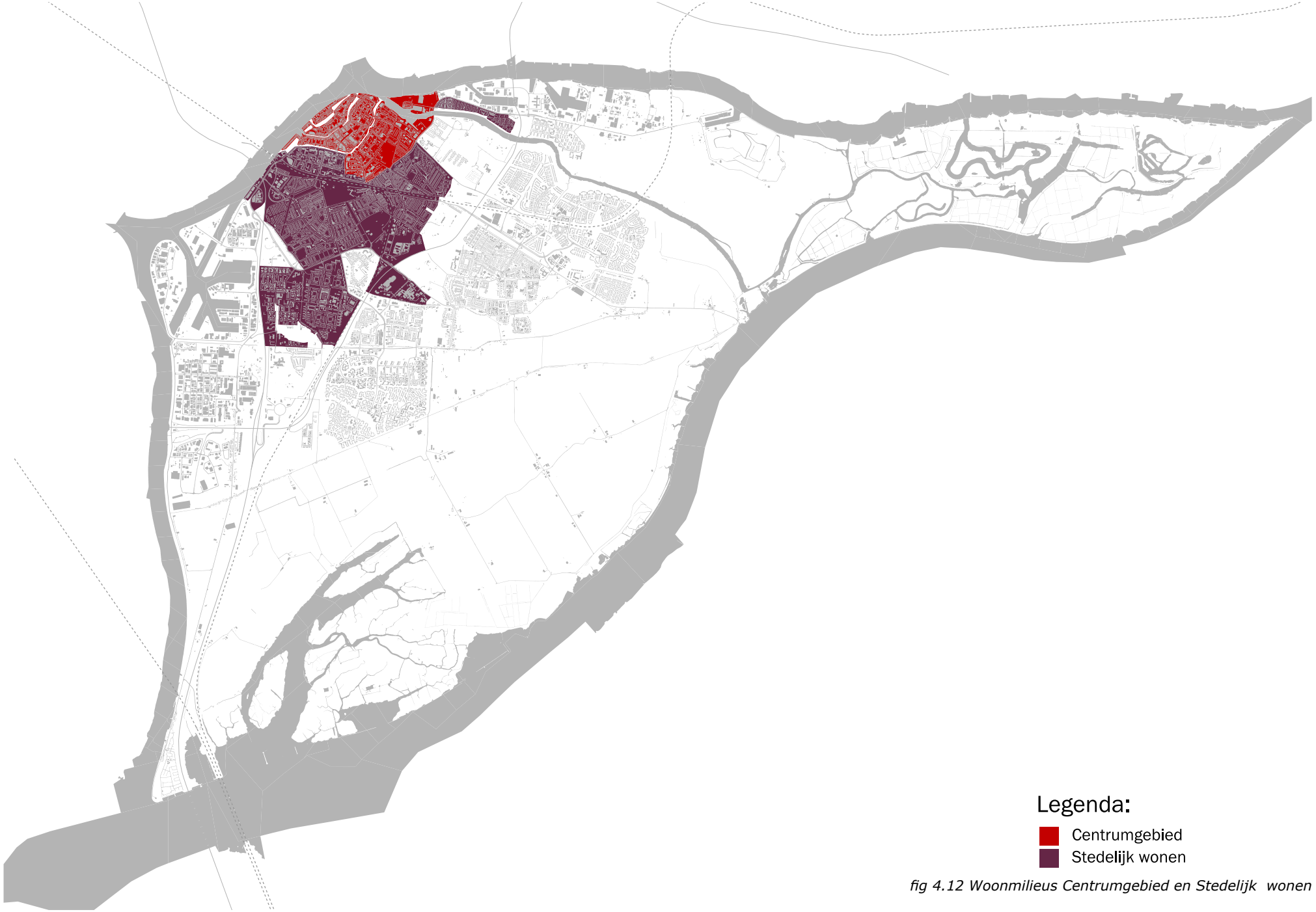


fig 4.12 Woonmilieus Centrumgebied en Stedelijk wonen

Stedelijk wonen en centrumgebied

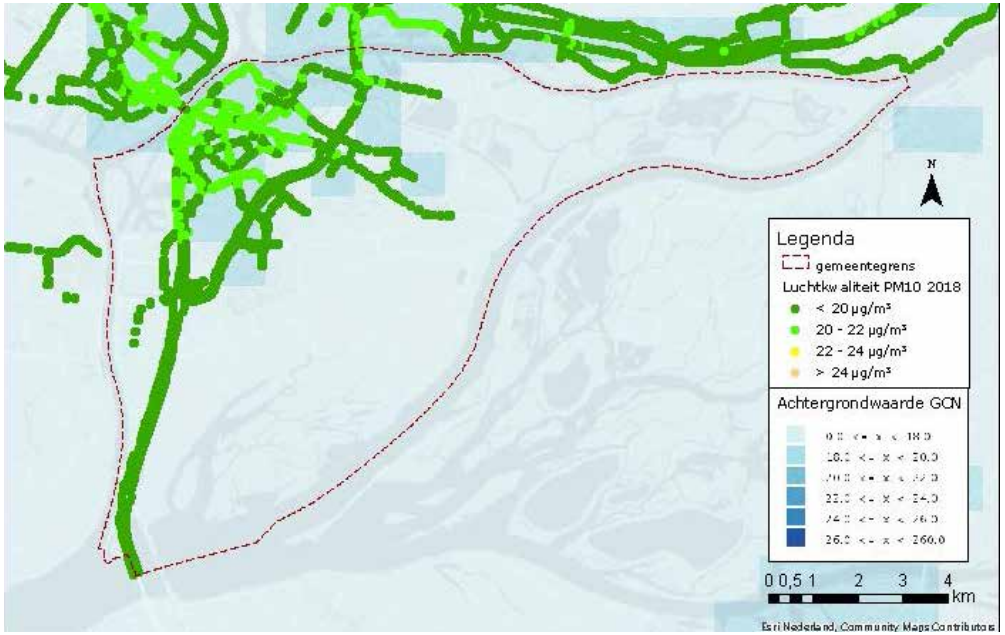
1. Hogere geluidbelasting op de gevel toelaatbaar, voor lokaal wegverkeer en railverkeer in beginsel tot 5 dB onder de maximale ontheffingswaarde.
2. Aandacht voor geluidluwe plekken in het openbaar gebied.
3. Voor geluidbelaste woningen:
    - Eenvoudige afweging gemaakt over doelmatigheid van bron- en schermmaatregelen bij lokale bronnen, uitgebreide afweging doelmatigheid bij rijksbronnen.
    - Geluidluwe zijde: geluidluw ter plaatse van te openen delen van geluidgevoelige ruimtes (slaapkamers en woonkamer).
    - Buitenruimte: geluidniveau tot 5 dB boven voorkeursgrenswaarde toelaatbaar (in combinatie met een voorwaarde van een tweede geluidluwe gemeenschappelijke buitenruimte).
    - Woningindeling aangepast op akoestische situatie.
    - Binnenniveau voldoet aan nieuwbouweisen.
4. Dove gevels toelaatbaar.
5. Cumulatie: wordt in beeld gebracht en het geheel moet leiden tot een akoestisch aanvaardbare situatie.

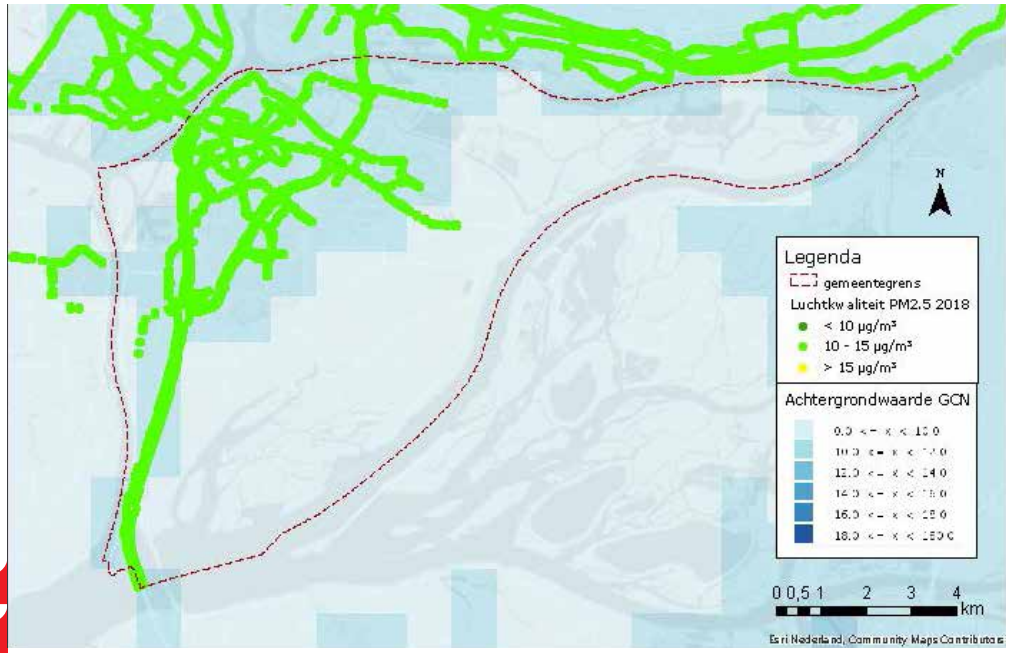
En verder:

- We rekenen per bronsoort.
- We hanteren bovenstaande regels ook voor 30 km-wegen en vrijwillig gezoneerde bedrijventerreinen.
- Bovenstaande regels zijn het uitgangspunt bij het beoordelen van plannen. Gemotiveerd afwijken is mogelijk.
- Voor een goede ruimtelijke onderbouwing kijken we ook naar ander relevant geluid.
- Voor een verdere uitwerking en toelichting verwijzen we naar het Beleid hogere grenswaarden Wet geluidhinder (2007).

4.3.2 Spoortrillingen

Spoortrillingen is een relatief nieuw aspect bij ruimtelijke ontwikkelingen. In Dordrecht is daar nog geen onderzoek naar gedaan en/of beleid voor ontwikkeld. In de Omgevingswet en met name in het Besluit kwaliteit leefomgeving is dit wel voorzien. In het recent vastgestelde bestemmingsplan Amstelwijck is een regel over trillinghinder opgenomen. Deze regel is gebaseerd op de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen, waarbij in de planregels de onderzoekslast is neergelegd bij de ontwikkelende partij. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en op het Omgevingsplan, streven wij ernaar om het aspect spoortrillingen op vergelijkbare wijze mee te nemen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen met trillingsgevoelige gebouwen in de aandachtszone (een zone van 100 meter aan weerszijden van het spoor) gericht op de spoorlijn Zwijndrecht – Lage Zwaluwe, de lijn waar het zwaar transport zich op concentreert.





4.3.3 Luchtkwaliteit

De belangrijkste bronnen van fijnstof zijn natuurlijke bronnen (zoals opwaaiend bodemstof), fijnstof dat afkomstig is uit het buitenland, het verkeer en de landbouw. De nevenstaande figuren laten zien dat de concentratie fijnstof rondom de hoofd infrastructuur in Dordrecht zich rond de WHO-adviesnorm bevindt.

Doelstelling

Dordrecht streeft naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit gericht op het behalen van de WHO advieswaarde voor schone lucht.

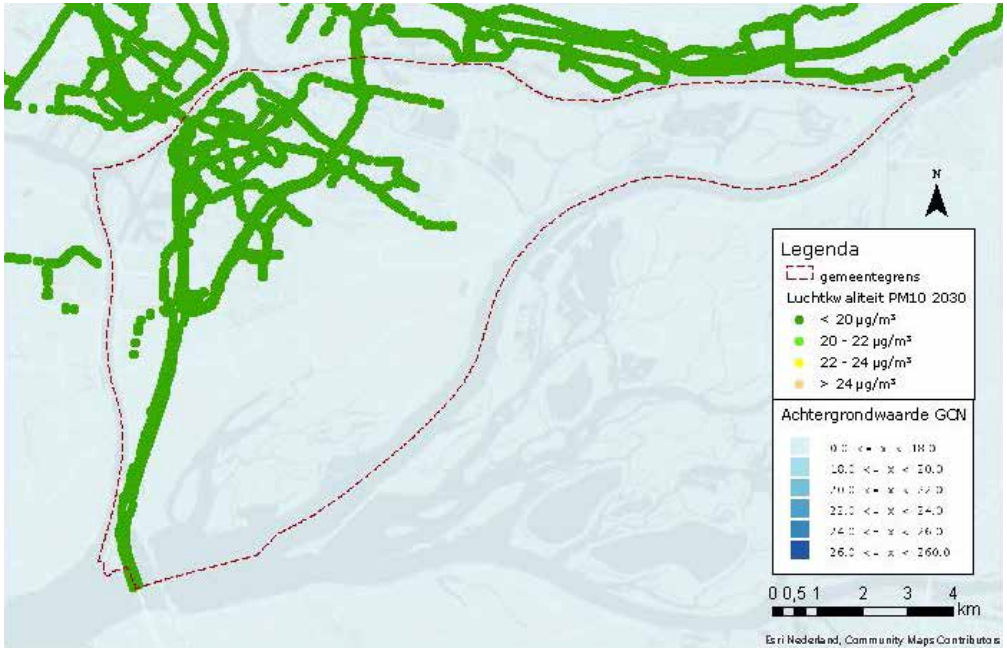
De bescherming tegen schadelijke luchtkwaliteit is belangrijk voor de gezondheid en leefbaarheid van de stad. Daarnaast draagt de verbetering van de luchtkwaliteit bij aan herstel van de natuurwaarden in de Biesbosch. Binnen Dordrecht is de luchtkwaliteit niet slecht, maar er is ruimte voor verbetering en we moeten voortdurend alert zijn op mogelijke verslechtering. Er zijn twee hoofdbronnen die voor schadelijke uitstoot zorgen en verantwoordelijk zijn voor de luchtkwaliteit in Dordrecht: automobiliteit en de scheepvaart.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) stelt advieswaarden op voor luchtkwaliteit, die strenger zijn dan de Europese normen. Ons doel is om uiteindelijk aan deze advieswaarden van de WHO te voldoen. De advieswaarden richten zich op het reduceren van de fijnstofemissies. De maatregelen die noodzakelijk zijn om fijnstofreductie te bewerkstelligen dragen ook positief bij aan het reduceren van de stikstofemissies. Nevenstaande figuren geven de ontwikkeling van de luchtkwaliteit weer tussen 2020 en 2030.

boven: fig 4.13 Huidige situatie fijnstof
onder: fig 4.14 Huidige situatie ultrafijnstof

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

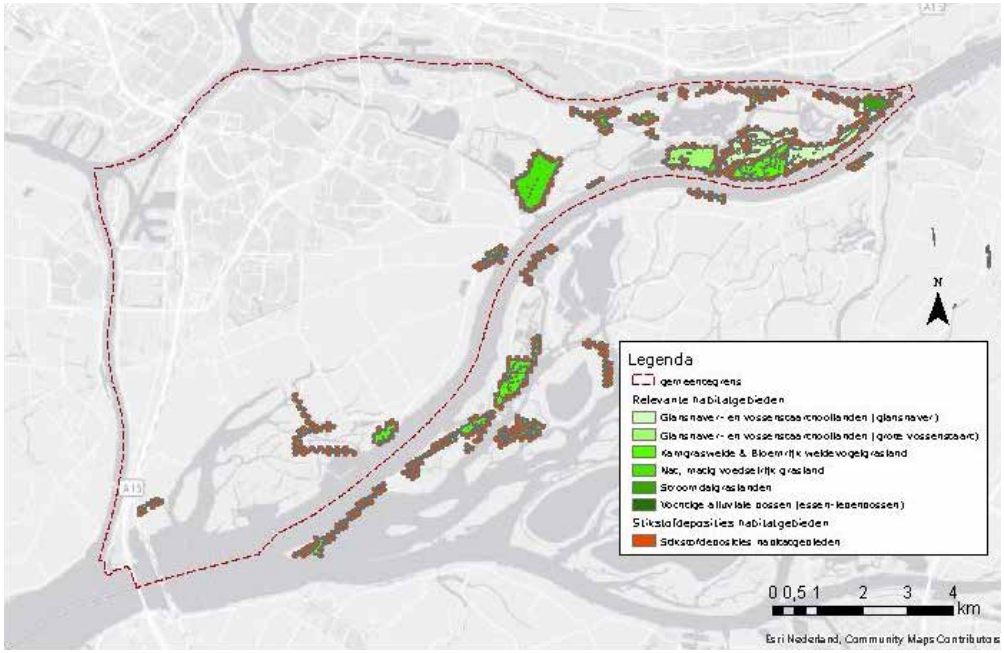
Dordrecht is medeondertekenaar van het Schone Lucht Akkoord. In dit akkoord is een programmatische aanpak voor het verbeteren van de luchtkwaliteit afgesproken. Deze aanpak richt zich op alle fijnstof veroorzakende bronnen. We hebben ons ook tot doel gesteld om in 2050 energieneutraal te zijn. Maatregelen op het gebied van energiebesparing en luchtkwaliteit liggen veelal in elkaars verlengde. Met het uitvoeren van de energiestrategie 'Drechtsteden energieneutraal 2050' en de in het SLA genoemde maatregelen wordt een belangrijke stap gezet op weg naar het behalen van de WHO richtwaarden voor gezonde lucht.

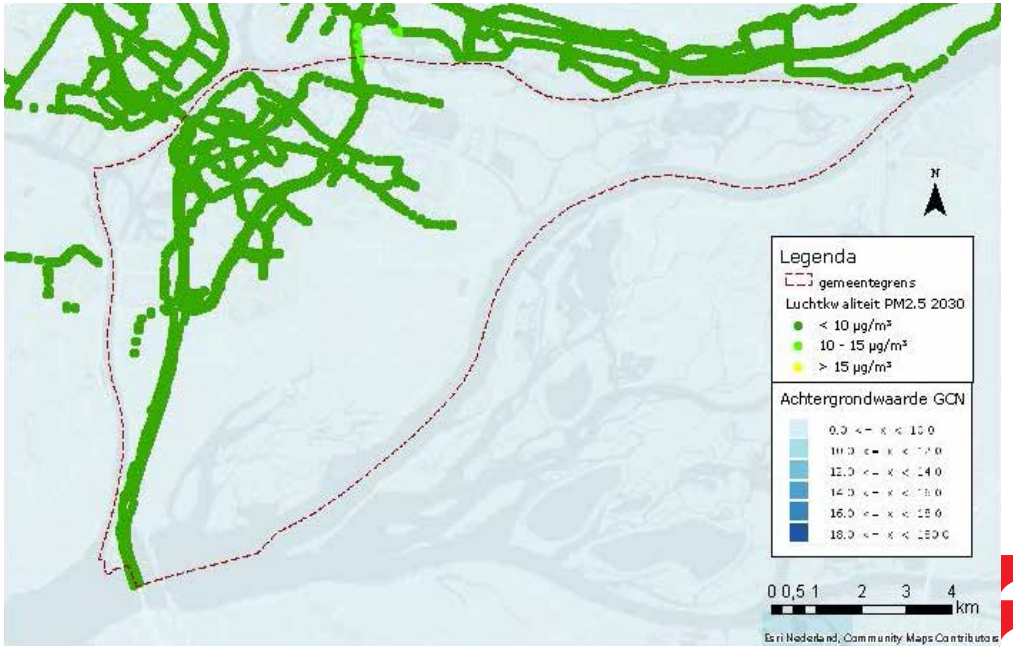


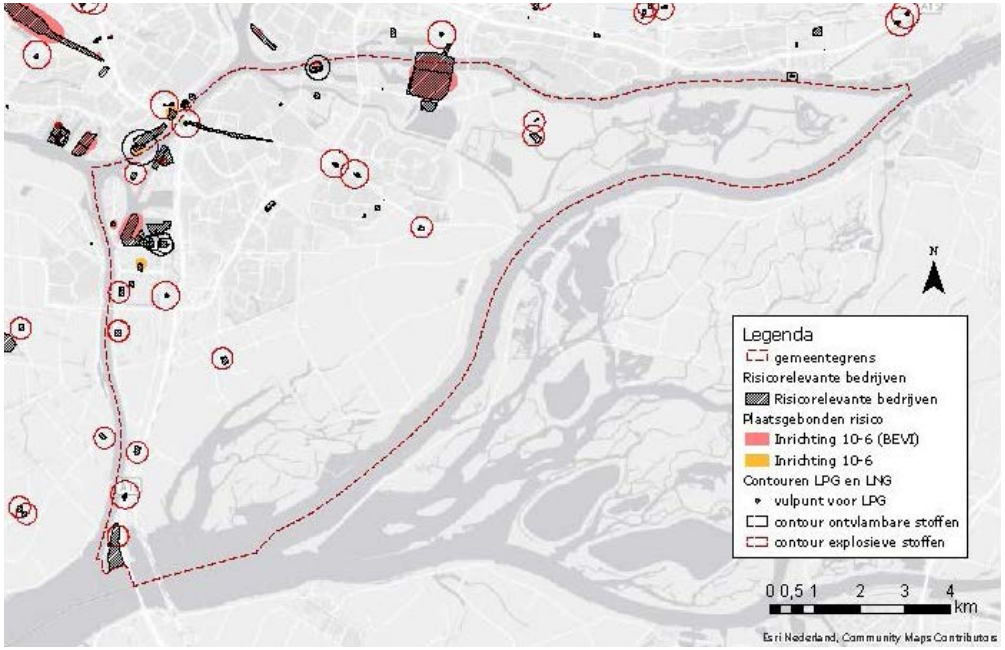
rechtsboven: *fig 4.15 Toekomstige situatie fijnstof*

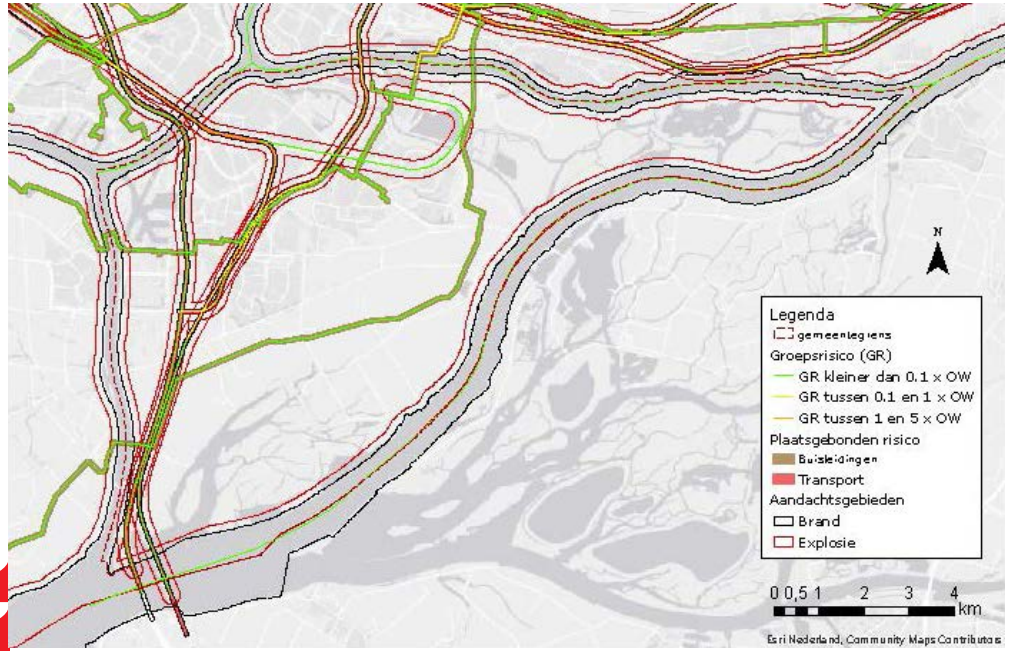
rechtsonder: *fig 4.16 Toekomstige situatie ultrafijnstof*

linksonder: *fig 4.17 Overzicht stikstofdepositie en relevante habitats*









4.3.4 Externe Veiligheid

Doelstelling

Absolute veiligheid is nooit haalbaar maar we beogen een transparante afweging te maken tussen veiligheid en andere maatschappelijke belangen. Waarbij we voor zover mogelijk risicobronnen en –ontvangers zo veel mogelijk van elkaar scheiden. Verder besteden we duidelijk aandacht aan het voorkomen en beperken van veiligheidsrisico's, de zelfredzaamheid van mensen die aan deze veiligheidsrisico's zijn blootgesteld en aan de mate waarin (de gevolgen van) eventuele incidenten beheersbaar zijn.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

Ruimtelijk

Op dit moment bestaat al wet- en regelgeving voor het combineren van risico veroorzakende activiteiten en ruimtelijke ontwikkeling. Daarin staan twee soorten risico's centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Aanvullend hierop heeft Dordrecht samen met de veiligheidsregio in 2005 beleid opgesteld: het Toetsingskader externe veiligheid. Hierin is de voorgeschreven kwantitatieve risicobenadering aangevuld met twee kwalitatieve aspecten: beheersbaarheid en zelfredzaamheid.

Wij borgen de externe veiligheid met in achtneming van de wijzigingen in de Omgevingswet. Wij doen dit door aandachtsgebieden en voorschriftgebieden in het omgevingsplan op te nemen. Aandachtsgebieden zijn gebieden rond een activiteit met gevaarlijke stoffen waar binnenshuis dodelijke slachtoffers kunnen vallen door een incident met gevaarlijke stoffen. Daarbij maken we onderscheid in drie mogelijke effecten van zo'n incident: hittestraling, drukgolf en gifwolk.

boven: fig 4.18 Externe veiligheid bedrijven
onder: fig 4.19 Externe veiligheid transport

Voorschriftengebieden zijn (delen van) aandachtsgebieden die we opnemen in het omgevingsplan. Hierbinnen nemen we in gebouwen aanvullende bouwtechnische maatregelen om personen te beschermen. Dat zijn maatregelen die zijn vermeld in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) of het zijn gelijkwaardige effect-reducerende ruimtelijke maatregelen.

In bijlage 5 staat deze methodiek verder omschreven.

Lobby

Het verminderen van het vervoer van gevaarlijke stoffen door de stad is een belangrijk middel om de leefomgeving veiliger te maken. De hiervoor noodzakelijke maatregelen zijn veelal zeer kostbaar waar wij slechts via een gerichte lobby invloed op uit kunnen oefenen.

Belangrijke maatregelen die de transportvolumes kunnen verminderen zijn:

- het spoedig realiseren van de Zuidwestboog bij Meteren. Deze boog maakt het mogelijk het goederentransport in de richting van Zuidoost Nederland af te wikkelen via de Betuweroute. De veiligheidswinst daarvan moet ten goede komen aan de Drechtsteden (en niet aan uitbreiding van de capaciteit van het vervoer van gevaarlijke stoffen);
- maatregelen op het gebied van modal shift spoor-buis en spoor-water. Dit betreft met name modal shift maatregelen die betrekking hebben op het transport van brandbaar gas tussen Vlissingen/Antwerpen en Chemelot (Zuid Limburg)/Duitsland. Deze maatregelen kunnen in potentie het aantal brandbaar-gas-transporten door de stad sterk reduceren. Deze maatregelen zitten in de verkenningsfase;
- infrastructurele maatregelen variërend van het aanleggen van nieuwe infrastructuur waardoor treinen Dordrecht niet meer hoeven te passeren of op een andere manier passeren tot het verplaatsen van het LPG aanlandingspunt naar Rotterdam waarna treinen direct de Betuweroute op kunnen.

4.3.5 Geurhinder

Er is in deze Omgevingsvisie niet apart aandacht besteed aan geurhinder. De huidige praktijk geeft daarvoor geen aanleiding. In de bestemmingsplannen is bij bedrijven- en industrieterreinen milieuzonering toegepast conform de systematiek van de VNG. Die systematiek gaat over het hanteren van afstand tussen mogelijk milieuhinderlijke bedrijfsmatige activiteiten en gevoelige functies in de omgeving daarvan. Daarbij is geur één van de beoordeelde aspecten.

4.4 Energie systeem

We staan aan de vooravond van grote veranderingen aan ons energie systeem: de energietransitie. In het toekomstige energiesysteem hangen de elektriciteit-, gas- en warmtesystemen steeds nauwer met elkaar samen.

Doelstelling

Onder het motto ‘De Drechtsteden gaan voor nieuwe energie’ werken we samen met de decentrale overheden en stakeholders in de Drechtsteden aan de energietransitie. Dit gebeurt via vijf richtinggevende ontwikkellijnen:

1. We stoppen met het gebruik van aardgas.
2. We zetten sterk in op energiebesparing.
3. We stoppen met het gebruik van benzine, diesel e.d.
4. We zetten in op duurzame opwekking van elektriciteit.
5. We realiseren dit met de hoogst haalbare maatschappelijke opbrengst.

We stappen over naar duurzame energiebronnen voor het opwekken van elektriciteit en het verwarmen van onze huizen en gebouwen. Dit pakken we binnen de Drechtsteden gezamenlijk op. De energietransitie heeft een ruimtelijke impact op onze regio. Om deze reden houden we rekening met de impact van de energieproductie op bestaande landschappelijke kwaliteiten en ruimtegebruik en beperken wij deze zoveel als mogelijk.

In de Drechtsteden hebben we oog voor deze complexiteit en willen we de energietransitie nadrukkelijk realiseren met de hoogst haalbare maatschappelijke opbrengst. We gaan daarom voor een betaalbare, betrouwbare en duurzame energievoorziening. Hierbij staat de balans met onze regionale en lokale economie, leefbaarheid en kwaliteit van landschap en natuur voorop.

De opwekking van elektriciteit is in vergelijking met warmte veel zichtbaarder in de openbare ruimte. Daarom zetten we in op de doorontwikkeling van het warmtenet, zodat we lokaal aanwezige warmtebronnen ontsluiten.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

A. Energieopwekking

Onze regio is dichtbevolkt met een relatief grote druk op het milieu. We hechten daarom veel waarde aan ons open landschap. Voor de opwekking van elektriciteit kiezen we ervoor om op basis van de vastgestelde ontwikkellijnen en afwegingskaders, het totale regionale aanbod grootschalige energieopwekking te laten bestaan uit drie onderdelen:

1. **Maximale inzet** grootschalig zon op dak (binnen- en buitenstedelijk).
2. **Inventarisatie van maximale inzet** op zon in rest-ruimtes binnenstedelijk. Als laatste optie komt het buitenstedelijk gebied in beeld, echter pas als nut en noodzaak is vastgesteld.
3. **Ambitie**, verkenning van andere mogelijkheden voor realisatie van zonne-energie en andere vormen van duurzame energie. Dit vindt plaats vanaf oktober 2020 samen met experts, inwoners en organisaties.

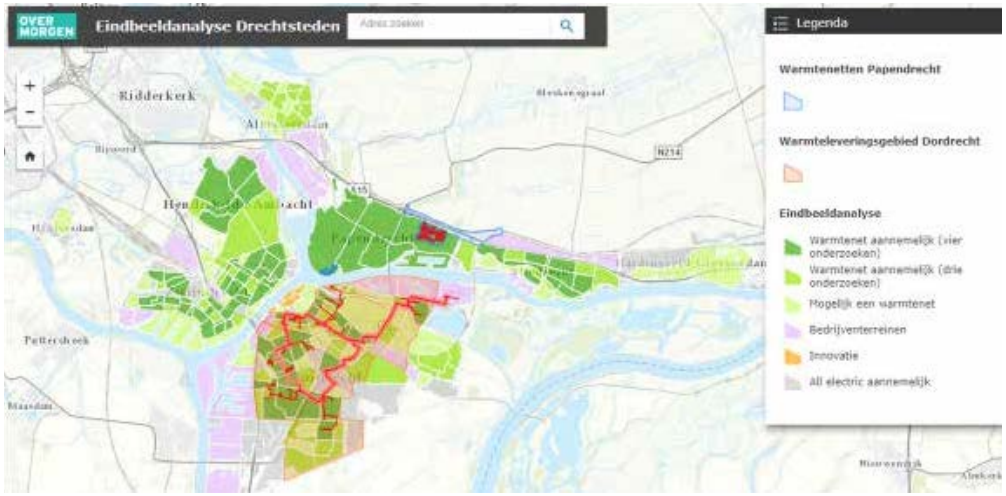
De impact van deze onderdelen werken we verder uit in de RES 1.0.

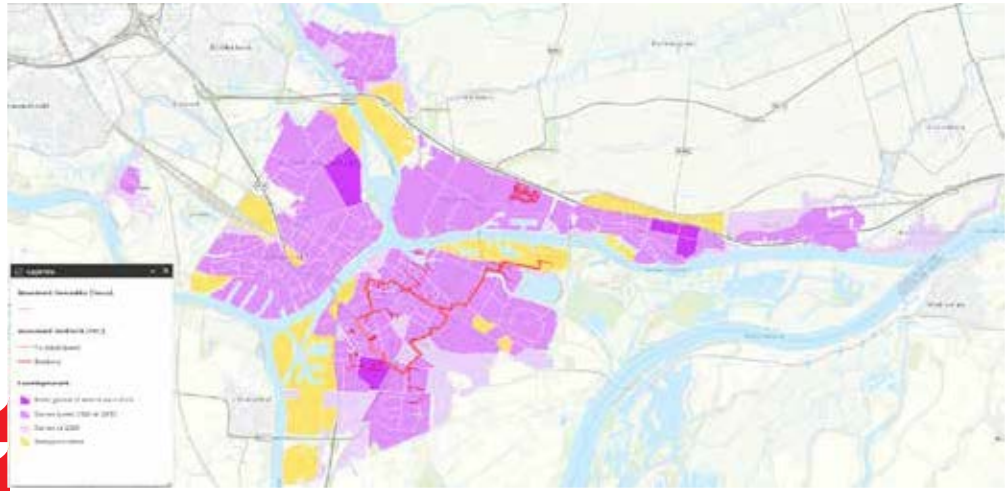
In de concept RES gaan wij nader in op de toekomstige energiebronnen in 2030 en de daarvoor benodigde energie infrastructuur. Ook staat de bijdrage centraal die de regio Drechtsteden voor 2030 levert aan de landelijke opgave om 35 TWh duurzame energie op land op te wekken én 1,5 miljoen woningen aardgasvrij te maken. In de concept RES is opgenomen dat we voor zonne-energie maximaal inzetten op grootschalige zon op dak en op inventarisatie van maximale inzet op zon in restruimtes (bermen, stortplaatsen en braakliggende terreinen).

De A16-zone is één van de globale zoekgebieden voor extra opwekking van energie. Er is geen draagvlak voor het realiseren van nieuwe windturbines.

Om het gebruik van o.a. elektrische voertuigen te stimuleren wordt conform de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) verwacht dat iedere gemeente een integrale visie op laadinfrastructuur vaststelt, bij voorkeur in regionaal verband. De visie omvat laadinfrastructuur voor alle verschillende vormen van laden – van publiek tot privaat laden en snelladen – en alle verschillende vormen van elektrische voertuigen. Bovendien heeft het betrekking op laden binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom. Deze visie wordt steeds voor 2 jaar opgesteld, meet een zichttermijn van 10-15 jaar.

Omdat elektrisch vervoer belangrijk is voor de energietransitie van wijken die van het aardgas afgaan – en overschakelen op duurzame warmte en duurzame stroom – borgen gemeenten en regio's (de voorbereiding op) de uitrol van laadinfrastructuur in de Regionale Energiestrategie (RES). Na afronding van de RES zal deze worden meegenomen in de actualisatie van de omgevingsvisie.





B. Warmtetransitie

Er is een voorkeursvolgorde gegeven voor drie verschillende warmteopties als alternatief voor het huidige gasverbruik. De eerste voorkeur gaat uit naar aansluiting op het warmtenet, daarmee zetten we lokale warmtebronnen in. De tweede voorkeur is een all-electric systeem. Op plekken waar deze alternatieven niet mogelijk zijn, kijken we in de toekomst naar het behouden of aanpassen van het gasnet in combinatie met het gebruik van hernieuwbaar gas.

Niet in alle wijken kunnen we tegelijk starten met het vervangen van de bestaande warmtevoorziening. Dit gebeurt gefaseerd. Beide kaarten worden periodiek geactualiseerd in de Transitievisie Warmte.

We richten ons voorlopig op de eerste voorkeur. Hiervoor zetten we in op een verdubbeling van het huidige aantal aansluitingen op het Dordtse warmtenet tot een waarde van minimaal 9.000 woningequivalenten (WEQ) in 2022. Samen met maatschappelijke partners zetten we daarbij in op het realiseren van de Startmotor voor woningcorporaties. De verwachting hierbij is dat zij in de periode 2021-2026 met behulp van de Stimuleringsregeling Aardgasvrije Huurwoningen (SAH) extra woningen kunnen transformeren.

boven: fig 4.20 Warmteopties per wijk
onder: fig 4.21 Warmtenet fasering Drechtsteden

Nieuwbouw en bestaande bouw

Volgens de wet mogen we nieuwbouw niet meer aansluiten op aardgas. Gelukkig kunnen we veel nieuwbouw aansluiten op het warmtenet Dordrecht.

Voor nieuwbouwwoningen in het warmteleveringsgebied geldt op grond van het Bouwbesluit een aansluitplicht, tenzij dat niet tegen de standaard aansluitbijdrage kan. De gemeente neemt aansluiting op het warmtenet op als eis bij aanbesteding van locatieontwikkelingen in het leveringsgebied.

Daarnaast worden de volgende gebouwen aangesloten:

- Nieuwe en bestaande woningen van de woningcorporaties Woonbron en Trivire.
- Nieuwe en bestaande gemeentelijke gebouwen.
- Bestaande grootverbruikers en VVE's.

Particulieren betrekken we via een wijkaanpak bij de ontwikkelingen. De timing daarvoor hangt mede samen met de passende financiële regelingen vanuit het Rijk.

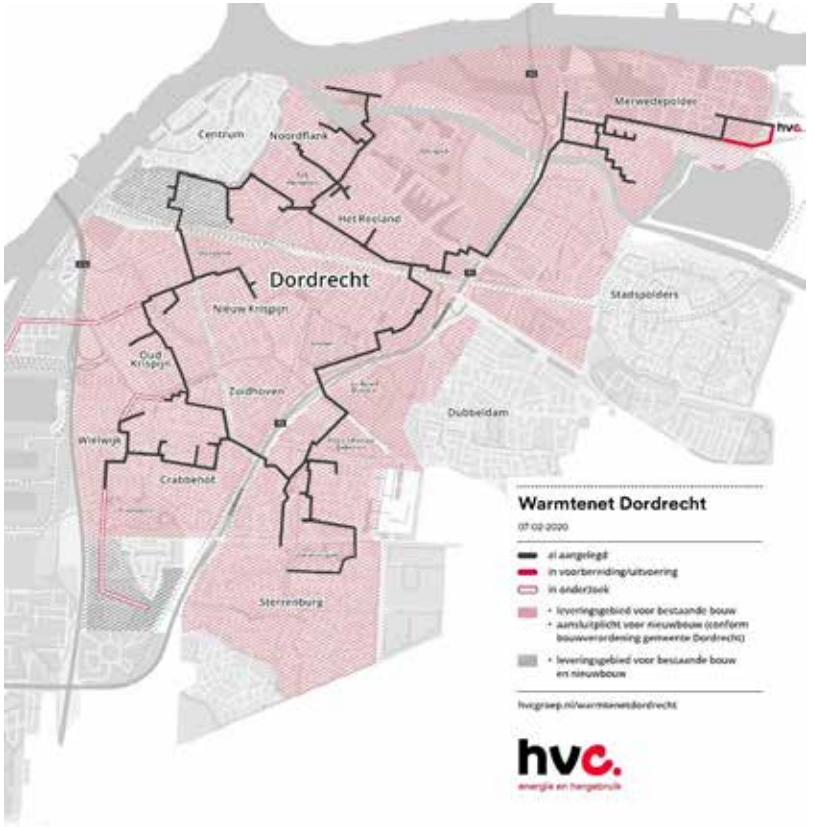
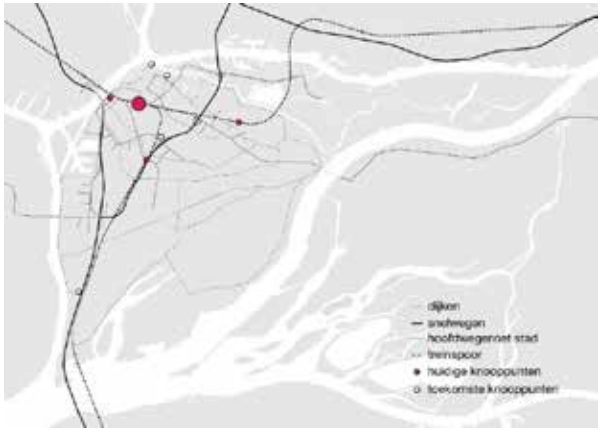
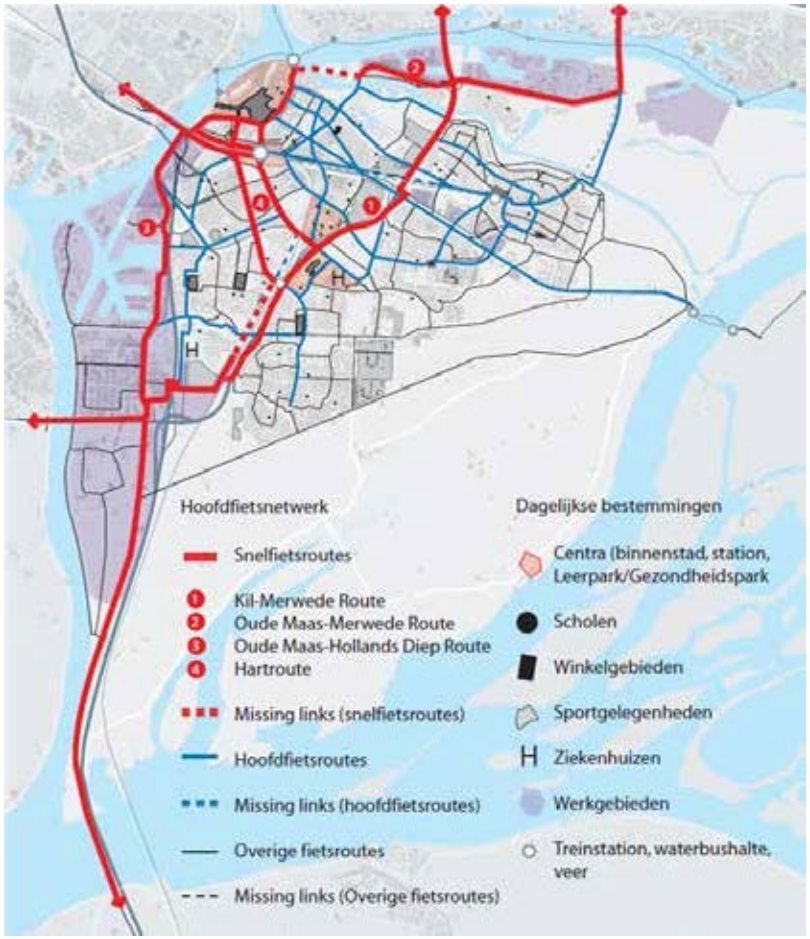


fig 4.22 Netwerk HVC





4.5 Verkeerssysteem

Het verkeers- en vervoersysteem bestaat uit een combinatie van verschillende netwerken, auto, fiets, ov (spoor, bus, waterbus) en voet. Op een aantal locaties komen deze netwerken samen en ontstaan knooppunten. Deze knooppunten vormen het hart van de verstedelijkingsagenda van de komende jaren. Er is geen ruimte voor grote nieuwe structuren, maar we moeten de bestaande infrastructuur en voorzieningen anders benutten.

In het verkeers- en vervoersysteem onderscheiden we vier netwerken.

A. Fietsnetwerk

Dordrecht heeft een uitgebreid fietsnetwerk voor zowel praktisch als recreatief gebruik. Een groot deel van het utilitaire fietsnetwerk is georiënteerd op twee centra (binnenstad/centraal station en het cluster Leerpark/Gezondheidspark). Hierbij maken we onderscheid tussen snelfietsroutes en hoofdfietsroutes. Daarnaast zijn er minder specifiek aangewezen fietsverbindingen van en naar de verschillende wijken in de stad.

In de binnenstad en nabij de verschillende stations zijn voorzieningen voor het stallen van de fiets van groot belang. Dat maakt het gebruik van de fiets aantrekkelijker. Een uniek onderdeel van het fietsnetwerk is de Waterbus. Mensen mogen de fiets hier gratis op meenemen. In de praktijk blijkt de Waterbus hierdoor een belangrijke schakel te vormen in het fietsnetwerk. Buiten de bebouwde kom, in het buitengebied, staat het recreatieve fietsnetwerk centraal. Er is nog altijd sprake van een groei van het recreatieve gebruik van de fiets.

Een belangrijke trend is het groeiende aandeel van elektrisch fietsen. Dit vergroot de actieradius. In combinatie met de binnenstedelijke verdichtingsopgave is de verwachting dat het gebruik van de fiets fors toeneemt.

boven: fig 4.23 Verkeersnetwerk met knooppunten
onder: fig 4.24 Hoofdfietsroutenetwerk

Dordrecht heeft een uitgebreid fietsnetwerk en is aangesloten op diverse fietsverbindingen van en naar de omgeving (figuren 4.23 en 4.24). Er is door de gemeente een aantal ‘missinglinks’ benoemd, ontbrekende verbindingen in hoofdfietsroutes. Voorbeelden van missing links zijn de verbinding tussen Stadswerven (inmiddels is een start gemaakt met de realisatie van de Prins Clausbrug) en de binnenstad en aan de westzijde van het spoor en de N3 en tot slot de interwijkverbinding bij het centraal station.

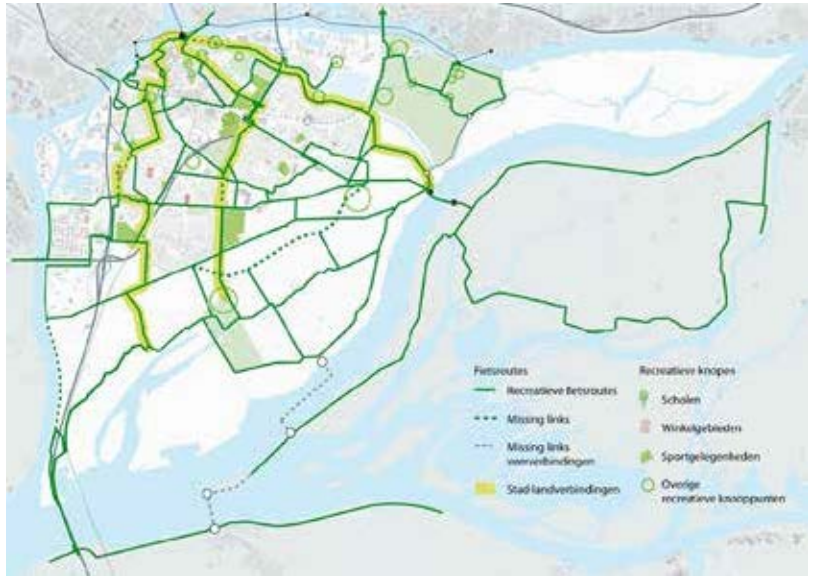
B. Wegennetwerk (gemotoriseerd verkeer)

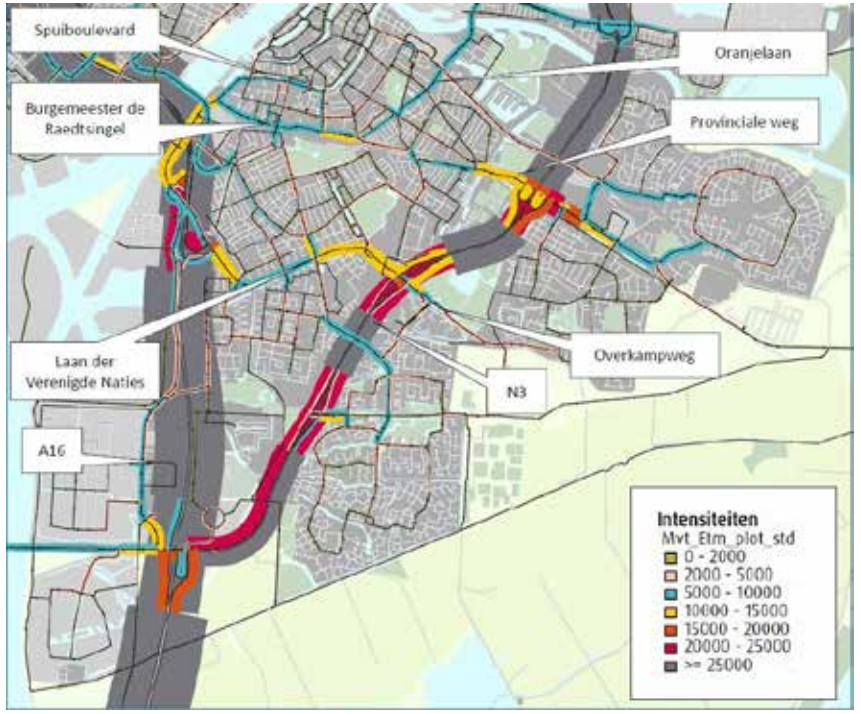
Het netwerk van de openbare wegen bestaat uit het Rijkswegennet (A16, A15 en de N3). Hierdoor heeft Dordrecht een sterke positie in de Zuidelijke Randstad en in de Noord-Zuid corridor richting Brabant en de A15 corridor. De N3 heeft met name een belangrijke betekenis in het ontsluiten van de diverse wijken in de stad en de Drechtsteden.

De wegen van en naar deze rijkswegen hebben een belangrijke ontsluitende functie voor de stad. Dit zijn de ‘inprikkers’ (gebiedsontsluitingswegen) naar de verschillende wijken van de stad. Duidelijke voorbeelden zijn de Laan der VN en de Provincialeweg, Merwedestraat, Aquamarijnweg en de Mijlweg.

In de woonwijken staat het bereiken van de woning centraal en niet de doorstroming van verkeer. Fietsers en openbaar vervoer hebben hierbij een belangrijke functie. De auto is meer ondergeschikt, alleen bestemmingsverkeer is gewenst. Gebiedsvreemd verkeer wordt zo veel mogelijk geweerd door onder andere de auto om de stad te leiden via de rijkswegen

Het toevoegen van woningen en arbeidsplaatsen leidt tot een toename van verkeersbewegingen. Inwoners verplaatsen zich voor hun werk, naar voorzieningen of voor de vrijetijdsbesteding. Werknemers reizen op en neer tussen huis en werk. Daarnaast leidt nieuwe bedrijvigheid tot vrachtvervoerbewegingen. Extra (vracht)autobewegingen leiden tot





boven: fig 4.25 Recreatief fietsroutenetwerk
onder: fig 4.26 Huidige verkeerssituatie 2018 (bron: Goudappel Coffeng)

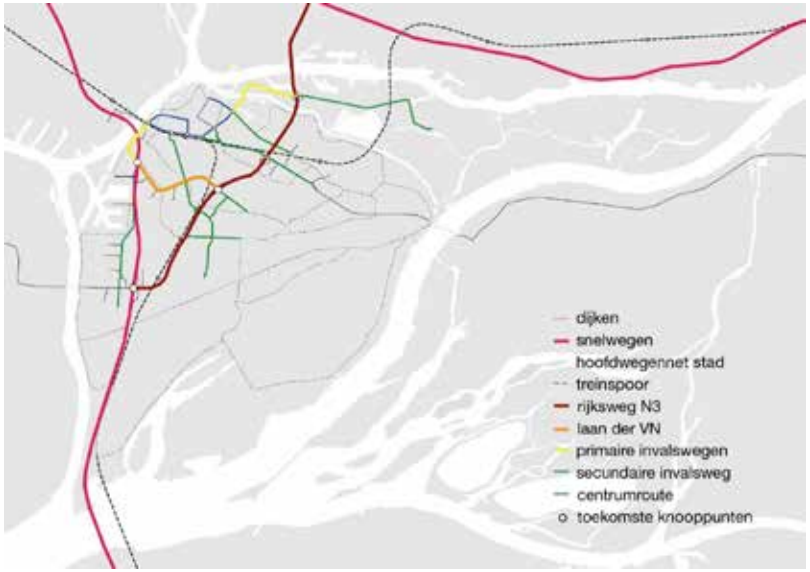


fig 4.27 Typering wegen onderliggend wegennet

extra verkeersdruk op het bestaande wegennet. Daar waar de druk nu al groot is, kan stagnatie of filevorming optreden. Dit kan ten koste gaan van de afwikkeling, reistijd en bereikbaarheid van delen van Dordrecht.

In het voorjaar van 2020 is de MER voor de ontwikkeling van Amstelwijck en Gezondheidspark opgesteld. In dat kader heeft Bureau Goudappel Coffeng de huidige verkeerssituatie (2018) en de autonome verkeerssituatie in 2030 berekend met het verkeersmodel bij de Regionale Verkeers- en Milieukaart (RVMK) 2018.

Voor de autonome verkeerssituatie in 2030 is uitgegaan van het scenario Hoog waarin onder andere circa 3.500 extra woningen in Dordrecht en circa 8.500 extra woningen in de overige Drechtsteden, extra arbeidsplaatsen en extra voorzieningen opgenomen zijn.

Op de A16 en de N3 neemt autonoom de verkeersintensiteit tot 2030 met 10 tot 20% toe. Deze wegen worden hiermee nog drukker dan ze al zijn. Met name bij de op- en afritten leidt dit tot stagnatie en filevorming.

Op het onderliggend wegennet varieert, bij ongewijzigd beleid, de toename van verkeer van 11% tot zelfs meer dan 40%. Ook op deze wegen komt de doorstroming onder druk te staan, met name op de kruisingen en aansluitingen met de N3. Voor de Spuiboulevard werken we aan plannen om de weg autoluw te maken.

Verslechtering van de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid vraagt om (ingrijpende) keuzes: een slechte doorstroming van verkeer accepteren als een ‘gegeven’ of aanpakken. Voor het aanpakken bestaan grofweg twee manieren. Technische maatregelen zoals extra rijstroken, verruiming van kruispunten of betere geleiding van verkeer van en naar hun bestemming. De tweede manier is gedragsmatig stimuleren of zelfs afdwingen dat mensen andere vervoerswijzen kiezen: de fiets of het ov in plaats van de auto. De laatste ontwikkeling is al in gang gezet. Een deel van de samenleving kiest meer voor andere vervoerswijzen en laat bewust

de auto (vaker) staan. Vanwege vervoerstechnische redenen (files, vertraging met de auto) of vanwege duurzaamheid (minder uitstoot en hinder) of gezondheid (meer en gezonder bewegen).

C. Openbaar vervoer

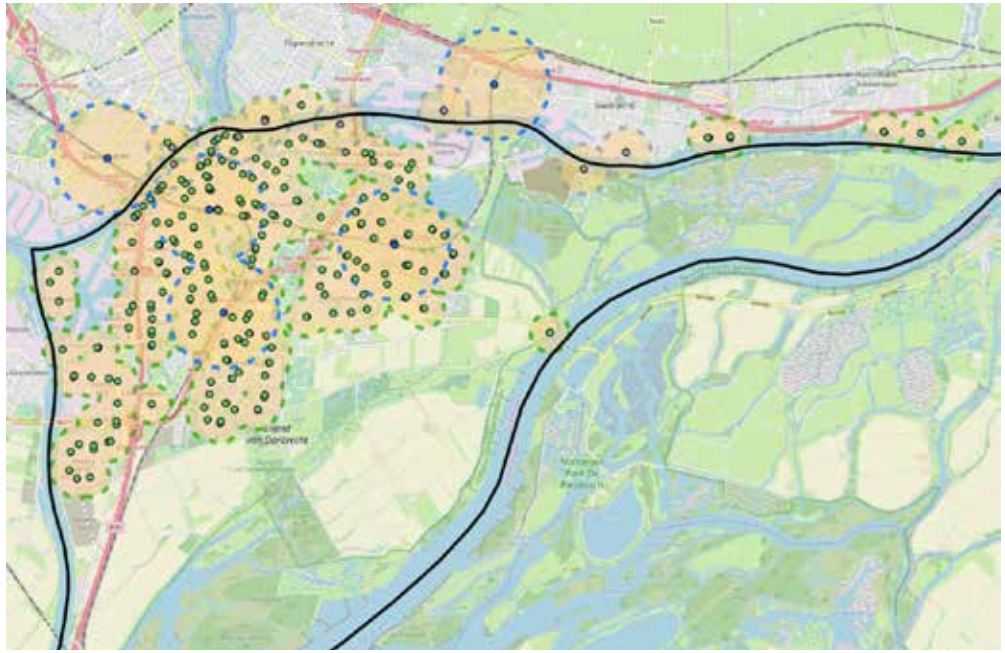
Dordrecht heeft een drietal OV-systemen: het spoor, de bus en de Waterbus. Het spoor verbindt de stad met de Zuidvleugel, Brabant en de oostelijke Drechtsteden. De verbinding met de Zuidvleugel is goed en investeringen staan hoog op de landelijke agenda. Het centraal station verbindt de Intercity's, de (city)Sprinters en het bussysteem, fietsnetwerk of de wandelstructuren met elkaar. Andere stations zijn Dordrecht Zuid en Stadspolders. De verbinding met Breda en Tilburg staat onder druk als gevolg van het benutten van de HSL-zuid. Richting Utrecht heeft Dordrecht op dit moment nog geen goede verbinding.

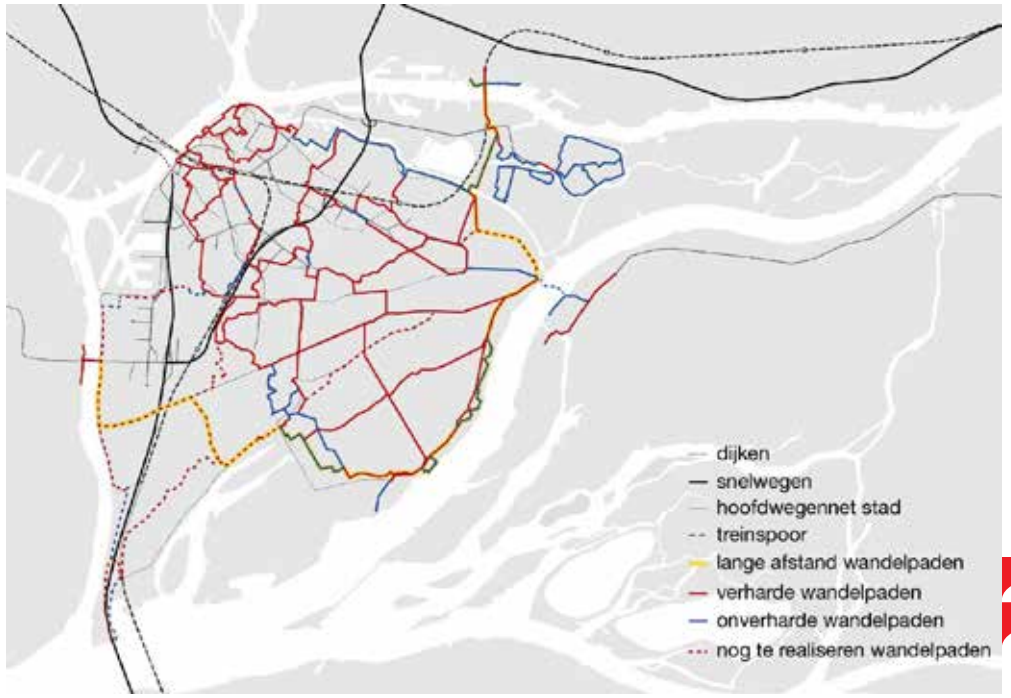
De Waterbus vormt een unieke vorm van openbaar vervoer in de stad. Naast de klassieke overzet diensten naar Zwijndrecht en Papendrecht kunnen mensen rechtstreeks doorvaren naar Rotterdam. Kenmerkend is dat de fiets gratis mee kan. Hierdoor maken veel fietsers hiervan gebruik.

Dordrecht heeft een goed stedelijk busnetwerk. Figuur 4.28 geeft een overzicht van de OV-haltes en hun dekkingsgebied. Voor treinstations is hier een afstand van 1 km aangehouden, voor bushaltes 350 meter. Bijna 95% van de inwoners van Dordrecht woont binnen het dekkingsgebied van één of meerdere OV-haltes.

D. Wandel- en slenternetwerken

De wandel- en slenterstructuren hebben van oudsher een verblijfsfunctie en een verbindende functie, weliswaar voor de kortere afstand. We zien een herwaardering van de betekenis van dit netwerkniveau. Verplaatsen te voet is goedkoop, gezond en het netwerk heeft een hoge capaciteit. In bestaand gebied en bij nieuwe ontwikkelingen is het her-





boven: fig 4.28 OV-dekkingsgraad Dordrecht (bron: Antea Group)
onder: fig 4.29 Recreatief wandelroutenetwerk

stellen of verbinden van een fijnmazig voetgangersnetwerk uitgangspunt.

Voor het buitengebied (Nieuwe Dordtse Biesbosch, polders en dijken) gaan we in gesprek met bewoners en stakeholders om helder te krijgen hoe we de wandel- en fietsverbindingen tussen stad en buitengebied kunnen versterken en hoe het buitengebied nog meer uniek wandelgebied kan worden.

Doelstellingen

De algemene constatering is dat de vier netwerken (fiets, openbaar vervoer, auto en wandelen) ieder met de bekende kwaliteiten, samen de bereikbaarheid van Dordrecht creëren. Soms geven netwerken overlast zoals geluid, onveiligheid of barrièrewerking. De slimste mix van het benutten van de netwerken (of gericht tegengaan van nadelen) creeert een maximale bereikbaarheid met maximale ruimtelijk kwaliteit. Door de vier netwerken te versterken, wordt tevens bijgedragen aan de verduurzaming van mobiliteit. Naast het verminderen van het autogebruik is het ook noodzakelijk om dit te verduurzamen door het stimuleren van zero emissie vervoer en het gebruik van duurzame brandstoffen zoals elektriciteit en waterstof.

Als brede doelstelling is gedefinieerd:

- Gericht versterken van de vier netwerken.
- Verknopen van deze vier netwerken (stations, hubs).

Met de ruimtelijk economische agenda om (1) binnenstedelijk te verdichten, neemt de druk op de (schaarse) ruimte in de stad verder toe. Met de keuze om de (2) positie van de stad in de Zuidvleugel te versterken moet nadrukkelijk ook de externe bereikbaarheid een plaats hebben. Daarom vullen we de brede doelstelling als volgt in:

1. Versterken van het OV-netwerk met een (boven) regionale oriëntatie.
2. Versterken van het fietsnetwerk gericht op de stedelijke voorzieningen en de verknoping aan het OV.
3. Versterken van het wandelnetwerk gericht op de verknoping met het OV, fiets en hubs (P+R).
4. Aanpassen van het autonetwerk gericht op doorstroming rijkswegennet, de autobereikbaarheid van stadsdelen en de P+R locaties (hubs) aan de rand van (binnen)stad.
5. Voor specifieke deelgebieden zoals de binnenstad zal de autobereikbaarheid in volle omvang slecht te faciliteren zijn. Hiervoor kiezen we ervoor om maatwerkmaatregelen te nemen die deze gebieden enkel beperkt toegankelijk maakt en zorgt voor een betere algehele mobiliteit binnen de stad.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

De realisatie van de Groeiagenda leidt bij klassiek beleid tot een forse groei van het gemotoriseerde verkeer. De agenda kan daarom niet worden gerealiseerd zonder het maken van keuzes. In de doelstellingen is nadrukkelijk ingezet op het versterken van het OV- en fiets- en wandelsysteem. Dit betekent ook dat we in en rond de knooppunten de openbare ruimte voor deze modaliteiten inrichten. De auto zal op veel plaatsen in de stad te gast zijn. Voor de auto is aan de randen van de stad ‘opvang’ en met de fiets en het ov bereiken mensen de hele stad.

Het versterken van het openbaar vervoer pakken we samen met de Provincie Zuid-Holland aan. Zo is vorig jaar de bus en MerwedeLingelijn concessie opnieuw aanbesteed. Het lijnennet is opnieuw ontworpen en opgebouwd. Al het busmateriaal op de stadsdienst is zero emissie. De Waterbus concessie is aanbesteed en bevindt zich in de laatste fase. Ook het veer Kop van het Land is opnieuw aanbesteed. In samenwerking met partners werken we een nieuwe visie uit naar de stations-ontwikkeling (Centraal, Leerpark/ Gezondheidspark, Amstelwijck) en de bediening op de Zuidvleugel (Metropolitaan openbaar vervoer) van Intercity's en City Sprinters. Dit zijn de knooppunten waar de verstedelijkingsagenda (Spoorzone) is geconcentreerd.

Het fietsnetwerk versterken we de komende jaren met gerichte investeringen in nieuwe fietspaden en fietsenstallingen. We verbreden bestaande fietspaden en fietsers krijgen meer prioriteit bij het oversteken van autowegen. Per locatie bekijken we naar mogelijke beperking van de autoinfrastructuur. De inrichting van fietsstraten is hier een goed voorbeeld van. Dit betekent per stadsdeel maatwerk.

Met het groot onderhoud aan de N3 (oa. Wantijbrug) is geconstateerd dat met brede en gerichte communicatie vaste reispatronen wijzigen (Minder Hinder Aanpak en Dordrecht Onderweg). Veel Dordtenaren kozen de fiets of OV, of reden met de auto buiten de reguliere spitsperiode. Deze aanpak heeft gewerkt en vormt een vast onderdeel van het pakket aan beheersmaatregelen. Het slimmer organiseren van MAAS-Mobiliteit (Mobility As A Service) komt steeds centraler te staan.

4.6 Ondergrond systeem

In 2019 zijn analysekaarten gemaakt van de ondergrond van het Eiland van Dordrecht en deze zijn gebundeld in een Stadsatlas. Deze analysekaarten dienen als signaleringskaarten bij het maken van nieuw beleid of het opstarten van nieuwe ontwikkelingen. Ze zijn bedoeld om vanaf het eerste begin de kenmerken van de ondergrond mee te nemen om de juiste keuzes te maken. Zo voorkomen we dat de ondergrond in een later stadium een spelbreker is voor bedachte oplossingen. Het zijn sectorale kaarten. Door de kaarten als het ware over elkaar heen te leggen, kan men integrale afwegingen maken voor opgaven en knelpunten. Onderstaand zijn enkele relevante kaarten opgenomen.

A. Erfgoed en cultuurhistorie

De kaart laat de belangrijkste boven– en ondergronds erfgoedwaarden zien. De historische binnenstad en de 19e-eeuwse schil zijn beschermde stadsgezichten met ruim 1.200 monumenten. In het polderlandschap daarbuiten met zijn karakteristieke dijken, wegen en killen staan bijna 500 monumenten. De polder de Biesbosch is een kroonjuweel in dit landschap.

Diep onder het 17e-eeuwse en jongere polderlandschap ligt het in 1421 verdronken middeleeuwse landschap. Op de oevers van de rivieren de Merwede, de Dubbel en het Oude Maasje worden circa 15 verdronken kerkdorpen verwacht, waarvan er nog maar 3 zijn gelokaliseerd.

Doelstelling

Zoals in hoofdstuk 2 al beschreven maakt ons erfgoed en de cultuurhistorie het Eiland van Dordrecht tot een uniek en waardevol gebied. Het behouden en versterken van het erfgoed op het eiland is het doel.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

Bij toekomstige ontwikkelingen dient iedereen de hierboven en in hoofdstuk 2 beschreven waarden te respecteren en uit te bouwen. Het is onlosmakelijk verbonden met doel 1 van deze omgevingsvisie: aantrekkelijke stad, en daarmee een randvoorwaarde voor ontwikkelingen.

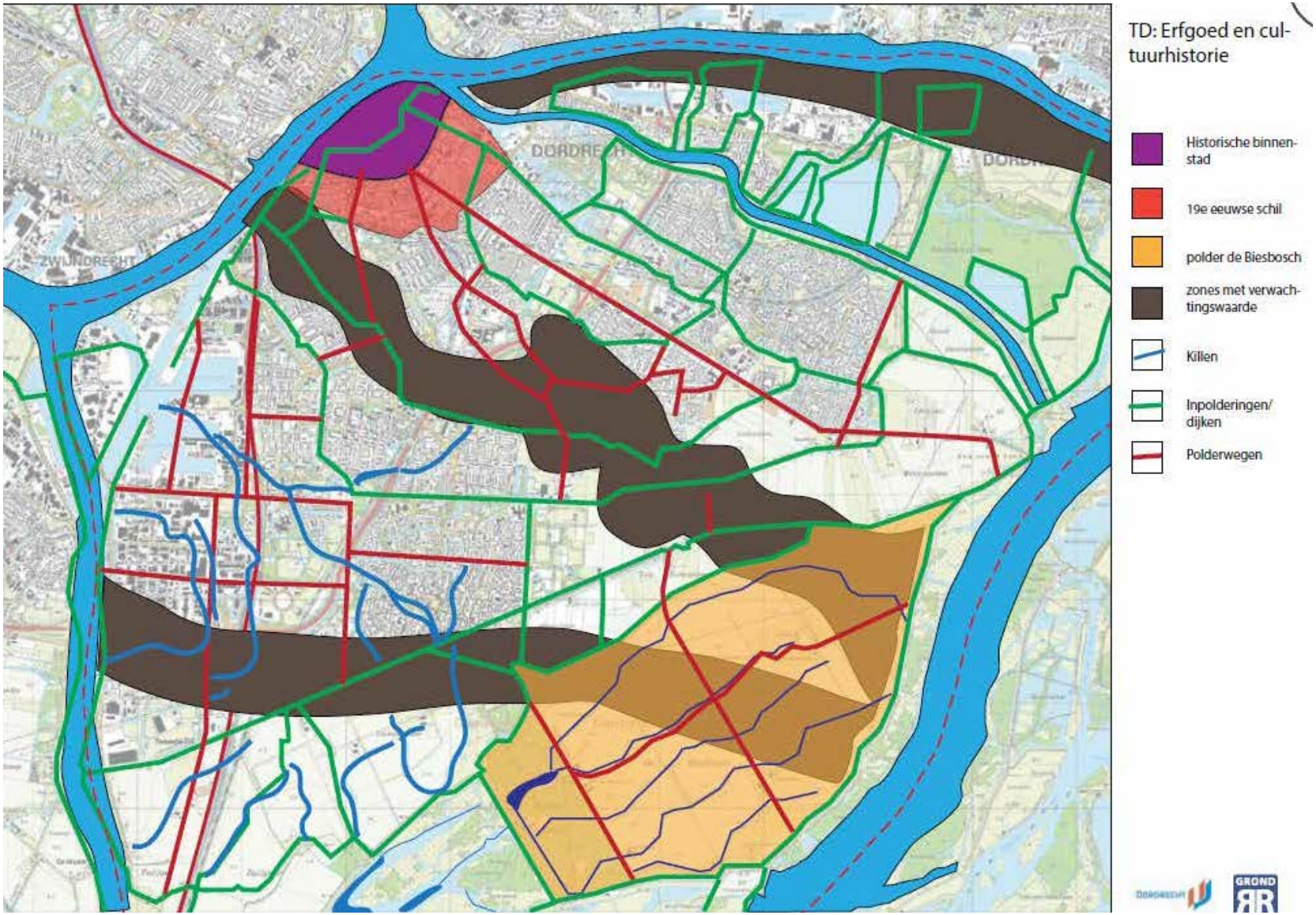
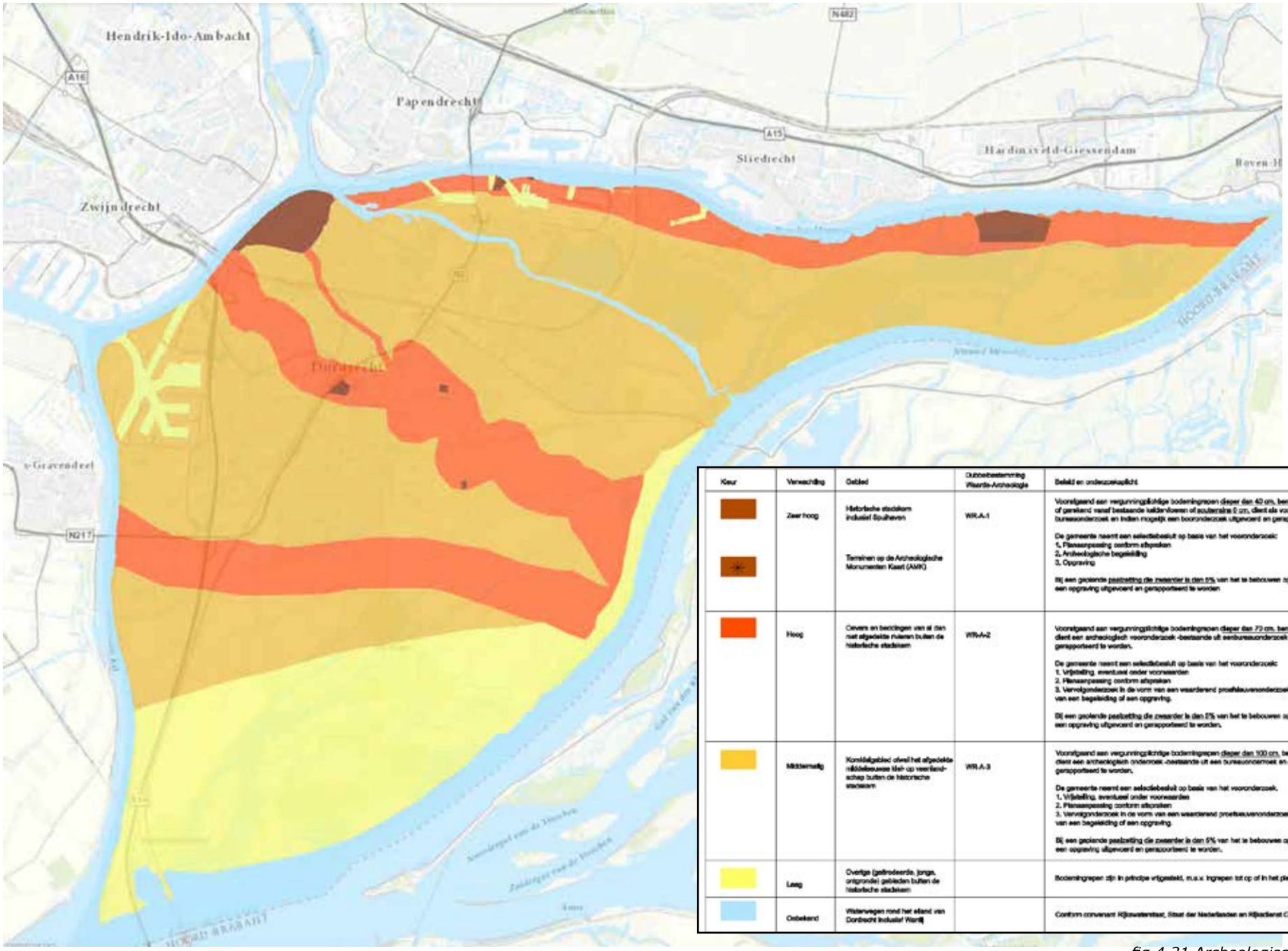


fig 4.30 Erfgoed en cultuurhistorie



Kleur	Verwachting	Gebied	Dubbelbestemming Waarde-Archeologie	Beleid en onderzoeksplicht
	Zeer hoog	Historische stadskern inclusief Spuiheven Terreinen op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK)	WR-A-1	Voorafgaand aan vergunningplichtige bodemingrepen dieper dan 40 cm, beneden maaiveld (straat- of terreinniveau) of gerekend vanaf bestaande keldervloeren of souterrains 0 cm, dient als vooronderzoek een archeologisch bureauonderzoek en indien mogelijk een boorondezoek uitgevoerd en gerapporteerd te worden. De gemeente neemt een selectiebesluit op basis van het vooronderzoek: 1. Planaanpassing conform afspraken 2. Archeologische begeleiding 3. Opgraving Bij een geplande paalzetting die zwaarder is dan 5% van het te bebouwen oppervlak dient voorafgaand een opgraving uitgevoerd en gerapporteerd te worden
	Hoog	Oevers en beddingen van al dan niet afgedekte rivieren buiten de historische stadskern	WR-A-2	Voorafgaand aan vergunningplichtige bodemingrepen dieper dan 70 cm, beneden maaiveld (straat- of terreinniveau) dient een archeologisch vooronderzoek -bestaande uit eenbureauonderzoek en een boorondezoek- uitgevoerd en gerapporteerd te worden. De gemeente neemt een selectiebesluit op basis van het vooronderzoek: 1. Vrijstelling, eventueel onder voorwaarden 2. Planaanpassing conform afspraken 3. Vervolgonderzoek in de vorm van een waarderend proefsleuvenonderzoek of een definitief onderzoek in de vorm van een begeleiding of een opgraving. Bij een geplande paalzetting die zwaarder is dan 5% van het te bebouwen oppervlak dient voorafgaand een opgraving uitgevoerd en gerapporteerd te worden.
	Middelmatig	Komklijgebied of wel het afgedekte middeleeuwse klei op veenlandschap buiten de historische stadskern	WR-A-3	Voorafgaand aan vergunningplichtige bodemingrepen dieper dan 100 cm, beneden maaiveld (straat- of terreinniveau) dient een archeologisch onderzoek -bestaande uit een bureauonderzoek en een boorondezoek- uitgevoerd en gerapporteerd te worden. De gemeente neemt een selectiebesluit op basis van het vooronderzoek. 1. Vrijstelling, eventueel onder voorwaarden 2. Planaanpassing conform afspraken 3. Vervolgonderzoek in de vorm van een waarderend proefsleuvenonderzoek of een definitief onderzoek in de vorm van een begeleiding of een opgraving. Bij een geplande paalzetting die zwaarder is dan 5% van het te bebouwen oppervlak dient voorafgaand een opgraving uitgevoerd en gerapporteerd te worden.
	Laag	Overige (geïrodeerde, jonge, ontgronde) gebieden buiten de historische stadskern		Bodemingrepen zijn in principe vrijgesteld, m.u.v. ingrepen tot op of in het pleistocene zand, niet zijnde (he)palen.
	Onbekend	Waterwegen rond het eiland van Dordrecht inclusief Wantij		Conform convenant Rijkswaterstaat, Staat der Nederlanden en Rijksdienst Cultureel Erfgoed

fig 4.31 Archeologische waardenkaart

B. Archeologie

Binnen de gemeente Dordrecht maken we vanuit het oogpunt archeologie een duidelijk verschil tussen de historische binnenstad, binnen én inclusief de Spuihaven, en het buitengebied buiten de Spuihaven. Reden hiervoor is de duidelijk verschillende landschappelijke ontwikkeling tussen de beide gebieden.

In de historische stadskern binnen de Spuihaven heeft zich door de eeuwen heen een zeer dik pakket archeologische waarden opgebouwd. Plaatselijk is dit pakket maar liefst 8 meter dik. De oorsprong van het middeleeuwse Dordrecht treft men dus tot op deze diepte aan. Oudere sporen bevinden zich op nog grotere diepte.

In het grote gebied buiten de Spuihaven is het middeleeuwse en oudere landschap helemaal niet meer herkenbaar of zichtbaar: sinds de Sint Elisabethsvloed van 1421 ligt het bedekt onder een minimaal 70 cm dik pakket rivierafzettingen, het zogenoemde Merwededek. Vooral het verschil in bodemopbouw tussen binnenstad en buitengebied is de basis voor afwijkende archeologische verwachtingen en vrijstellingen.

Een bijzondere rol speelt het gebied de Dordwijkzone (zie paragraaf 5.6). Deze doorsnijdt de archeologische waarden in de ondergrond. Deze waarden bevinden zich hier met name op de in 1421 verdronken en daarna afgedekte hogere oevers van de rivier de Dubbel, die van zuidoost naar noordwest door het gebied meanderde. Op de zuidoever zijn de kerk en het kerkhof van het middeleeuwse dorp Wolbrandskerke deels opgegraven. Dit terrein aan en rond de Amnesty Internationalweg is sindsdien een provinciaal archeologisch monument. Een andersoortig provinciaal archeologisch monument is de voormalige 17e-eeuwse buitenplaats Groot Raij nabij Zeedijk 10. Bij een dijkdoorbraak in het begin van de 18e-eeuw is deze buitenplaats verwoest en niet meer opgebouwd. Dit in tegensteling tot de bijbehorende Aloysehoeve. De locatie en de resten van de buitenplaats zijn nog altijd redelijk zichtbaar aanwezig in het polderlandschap. Beide terreinen refereren duidelijk aan het omgaan met of de strijd tegen het water en vormen een eeuwenoude basis voor het groenblauwe karakter van de Dordwijkzone.

Op de beleidskaart archeologie Dordrecht (2012) staan voor de hele gemeente de archeologische waarden - waarde archeologie 1, 2 of 3 - in kleur aangegeven. In de legenda zijn aan elke kleur of waarde vrijstellingen van de onderzoeksplicht verbonden. Zo is duidelijk in welke gevallen men wel of niet rekening moet houden met archeologisch (voor) onderzoek en welk type onderzoek.

Doelstellingen

Reconstructie van het ontstaan van én de ontwikkeling tot de middeleeuwse handelsstad Dordrecht. Verder het dagelijks leven van de middeleeuwse stadsbewoners, hun relatie met het buitengebied (de Grote of Zuid-Hollandse Waard) en hun regionale en internationale handelsnetwerk. Hier ligt naar verwachting de basis voor de huidige status van Dordrecht als regionale centrumstad.

Reconstructie van het ontstaan, de ontwikkeling en de ondergang van het middeleeuwse (en het oudere) landschap van de Grote of Zuid-Hollandse Waard, het dagelijks leven van de middeleeuwse (kerk) dorpsbewoners en hun relatie met de stad Dordrecht en de omgeving. Hier ligt naar verwachting in elk geval deels de basis voor de huidige Eilandvorming, inclusief de Biesbosch.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

Conform de Erfgoedwet en de beleidsnota archeologie Dordrecht blijft archeologisch onderzoek verplicht als bij omgevingsvergunningplichtige bodemingrepen archeologische waarden verstoord dreigen te worden.

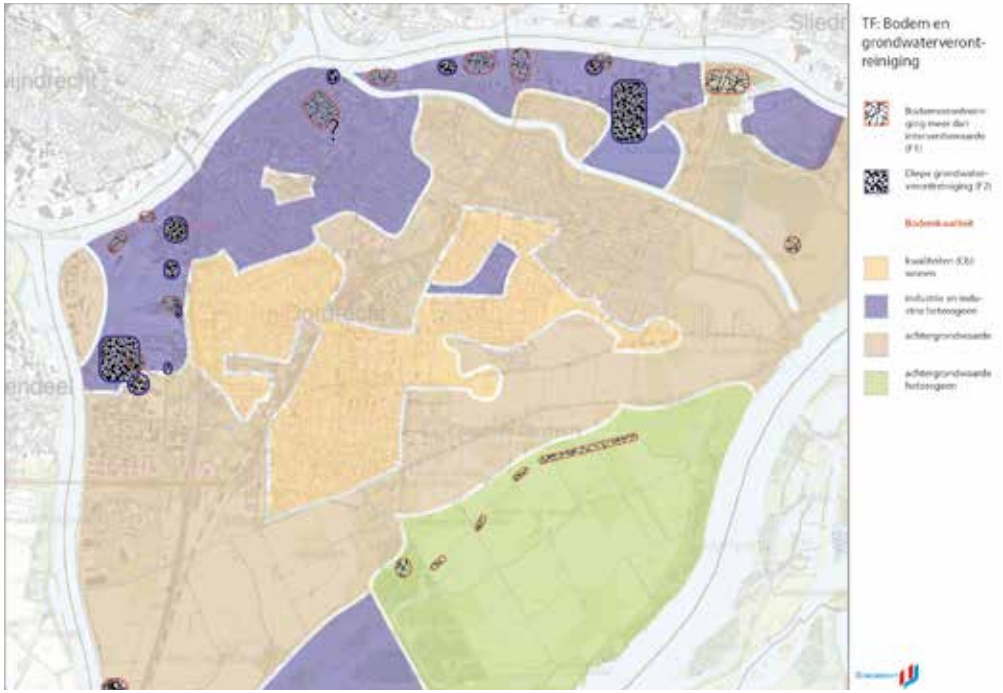


fig 4.32 Bodem- en grondwaterverontreiniging

C. Bodem- en grondwaterverontreiniging

Om een gezonde leefomgeving te creëren en gezondheids- en ecologische risico's weg te nemen, is het van belang dat de chemische kwaliteit van de bodem aansluit bij de functie en het grondgebruik van een locatie. Ernstige bodemverontreinigingen met hoge gezondheidsrisico's zijn gesaneerd of worden beheerst. De ernstige bodemverontreinigingen met beperkte risico voor mens en natuur zijn geïnventariseerd.

Doelstellingen

De bodemkwaliteit van een locatie stemmen we af met het huidige en toekomstige functiegebruik. Ook moet de bodemkwaliteit duurzaam gebruik van de bodem mogelijk maken. Bijvoorbeeld met betrekking tot water en grondwater. Op diverse locaties in de stad voldoet de huidige bodemkwaliteit niet aan de gewenste kwaliteit voor het huidige of toekomstige gebruik. Daarom zet de gemeente in op het gaandeweg saneren van vervuilde gronden bij ruimtelijke ontwikkelingen. Bij het bepalen van kwaliteitsdoelstellingen spelen gezondheidseffecten en ecologische effecten een belangrijke rol. In de Omgevingswet is meer aandacht voor gezondheid. In het omgevingsplan nemen we het onderwerp bodem mee in de integrale afweging van ruimtelijke ontwikkelingen.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

Voor 2030 moeten alle bodemverontreinigingen die nu nog op de lijst van spoedlocaties staan in het kader van de Wet Bodembescherming, gesaneerd zijn. Voor Dordrecht gaat het nog om 2 locaties, te weten Spuiweg 64-68 en Van Leeuwenhoekweg 20. Het nieuwe beleid gaat meer uit van de gewenste activiteiten en de praktijk. In de loop van 2021 wordt een landelijke inventarisatie uitgevoerd naar verontreiniging door een groot aantal chemische verbindingen. Eind 2020 is er voor Dordrecht een voorlopige inventarisatie van deze nieuwe verontreinigingen.

Wat betreft de resterende bodemverontreinigingen vindt sanering plaats op een natuurlijk moment als onderdeel van een gebiedsontwikkeling en/of bouwproject. In dat geval financiert de ontwikkeling de kosten voor de sanering.

D. Oppervlakte- en regenwater

Op het eiland zijn een aantal locaties waarvan bekend is dat wateroverlast een rol speelt. Wateroverlast heeft meerdere oorzaken:

- Gevoeligheid gebied (bijvoorbeeld laaggelegen).
- Onvoldoende capaciteit riolering.
- Onvoldoende capaciteit watergangen.
- Verhoogde intensiteit regenbuien (extreme neerslag) door klimaatverandering.

Bij de oplossingen zijn meerdere partijen betrokken. Denk hierbij aan het waterschap, de gemeente en de burgers.

Doelstelling

Vermindering van overlast door water-op-straat situaties. Als gemeente hebben we ‘de zaakjes op orde’ en ondersteunen we andere partijen (bijvoorbeeld burgers) met hun verantwoordelijkheden.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

De doelstellingen voor wateroverlast en andere klimaatadaptatie onderwerpen, werkt men nader uit in het groenblauwe programma. Het gemeentelijke rioleringsplan (GRP) en groenplan zijn onderdeel van het groenblauwe programma. Er wordt dus integraal naar de boven- en ondergrondse ruimte gekeken om dit op te lossen. Waarbij we ook zo realistisch moeten zijn dat we overlast bij zeer extreme buien niet 100% kunnen uitsluiten.

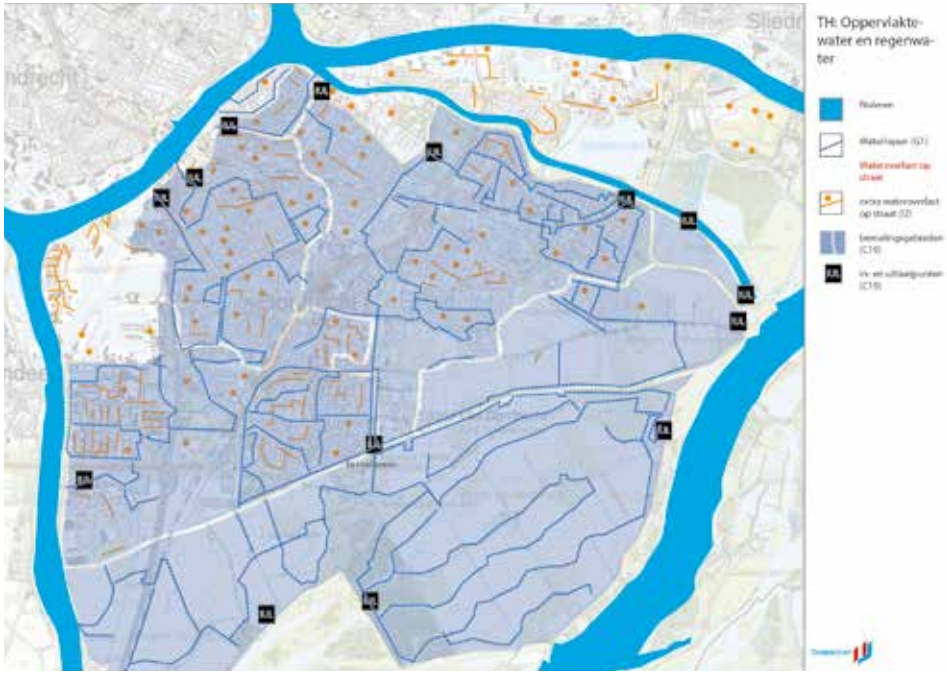


fig 4.33 Oppervlakte- en regenwater

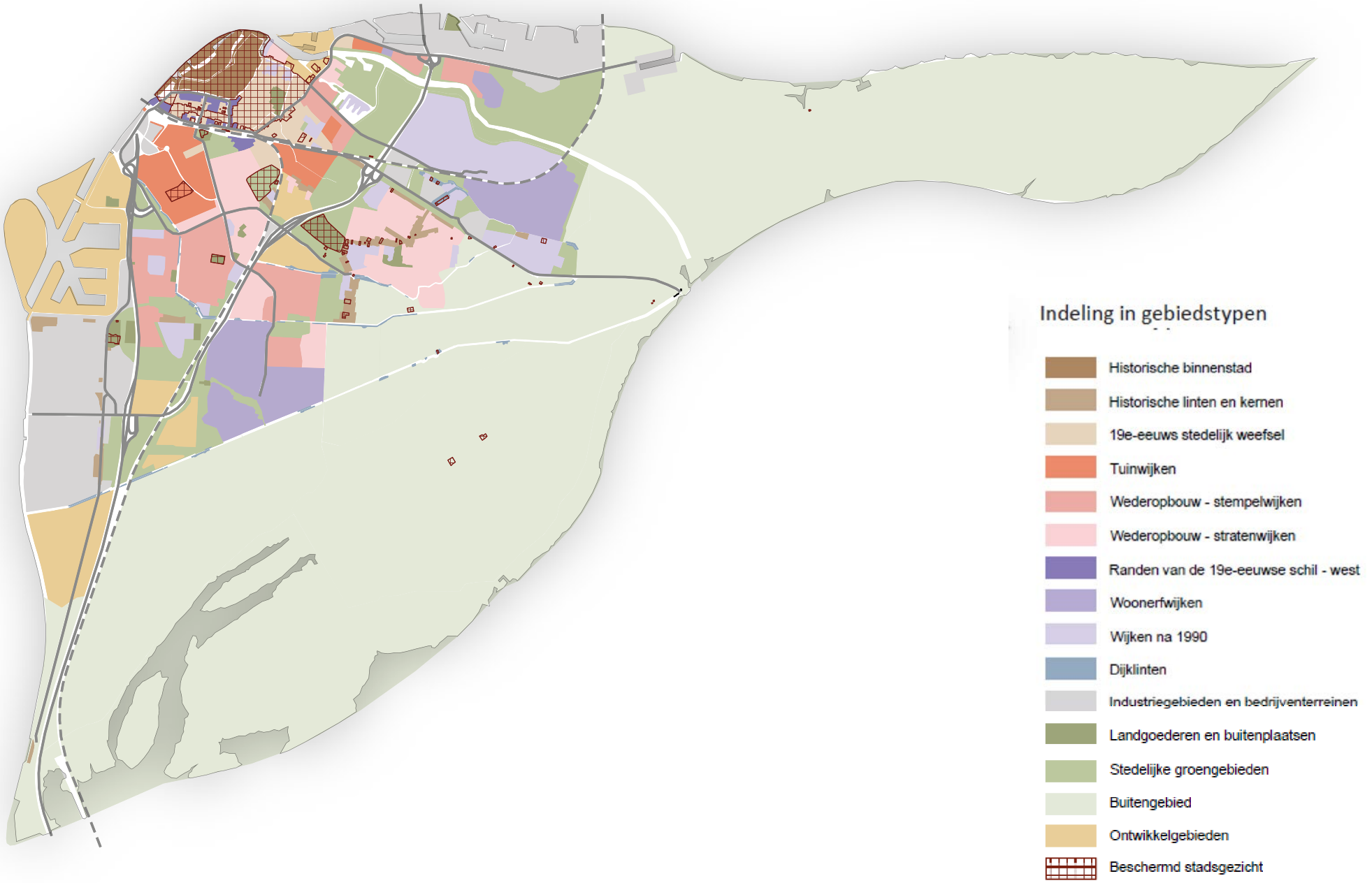


fig 4.34 Gebiedstypen volgens Welstandsnota

4.7 Bebouwing inclusief welstand, hoogbouw- en verdichtingsvisie

A Welstandsnota en welstandsbeleid

Doelstelling

De verantwoordelijkheid voor een goede leefomgeving dragen we samen: eigenaren, bewoners, beleggers en gemeente. We behartigen het publieke belang. Hierbij wegen we de individuele vrijheid van de burger of ondernemer af tegen de ruimtelijke kwaliteit in het algemeen. Bepalend voor de ruimtelijke kwaliteit zijn onder meer het uiterlijk van individuele gebouwen en bouwwerken, het beeld van de gebouwen gezamenlijk, de erfinrichting en de inrichting van de openbare ruimte. De welstandstoets is van belang om te sturen op de kwaliteit van gebouwen en bouwwerken.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

In de Welstandsnota Dordrecht staat het gemeentelijk welstandsbeleid beschreven en de criteria die nodig zijn voor de welstandstoets. De nota is de basis voor beoordeling van aanvragen van omgevingsvergunningen door de Welstands- en Monumentencommissie.

Gebiedsgerichte benadering

In de Welstandsnota Dordrecht is gekozen voor behoud en samenhang op grond van cultuurhistorische, stedenbouwkundige en landschappelijke waarden. De plattegrond van het Eiland van Dordrecht is als een mozaïek: wijken, buurten en polders zijn de vlakken met elk een eigen kleur en karakter. De rivieren, dijken, wegen, spoorlijnen en groenzones vormen als het ware de specie die alles verbindt. Deze netwerken bepalen de structuur van de stad.

De stedenbouwkundige en architectonische opvattingen uit de verschillende perioden van de stad, meestal ondersteund door een bepaalde dominerende functie, bepalen de kleuren van het mozaïek. Op basis van dat palet zijn er – naast vijf basiscriteria die voor de hele stad gelden – specifieke criteria opgesteld voor de verschillende gebiedstypen. Deze gebiedsgerichte criteria zijn een uitwerking van de basiscriteria, per gebiedstype. De gemeente toetst daarmee of plannen passen binnen de karakteristiek van de verschillende identiteiten die de stad rijk is. Deze gebiedsgerichte aanpak is een belangrijke pijler van het welstandsbeleid.

De gemeente vindt niet alle gebieden even belangrijk voor de ruimtelijke kwaliteit en het aanzien van het Eiland van Dordrecht. Daarom is er in de Welstandsnota Dordrecht een onderscheid gemaakt in welstandniveaus. Er zijn op het Eiland van Dordrecht vier welstandsniveaus: intensief, regulier, ontwikkeling en welstandsvrij.

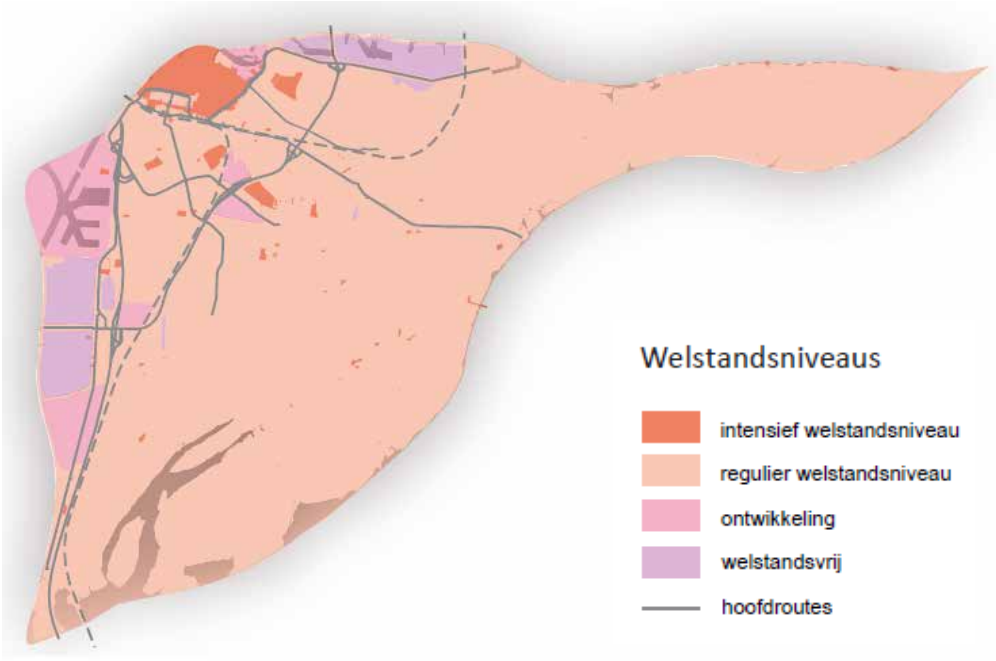
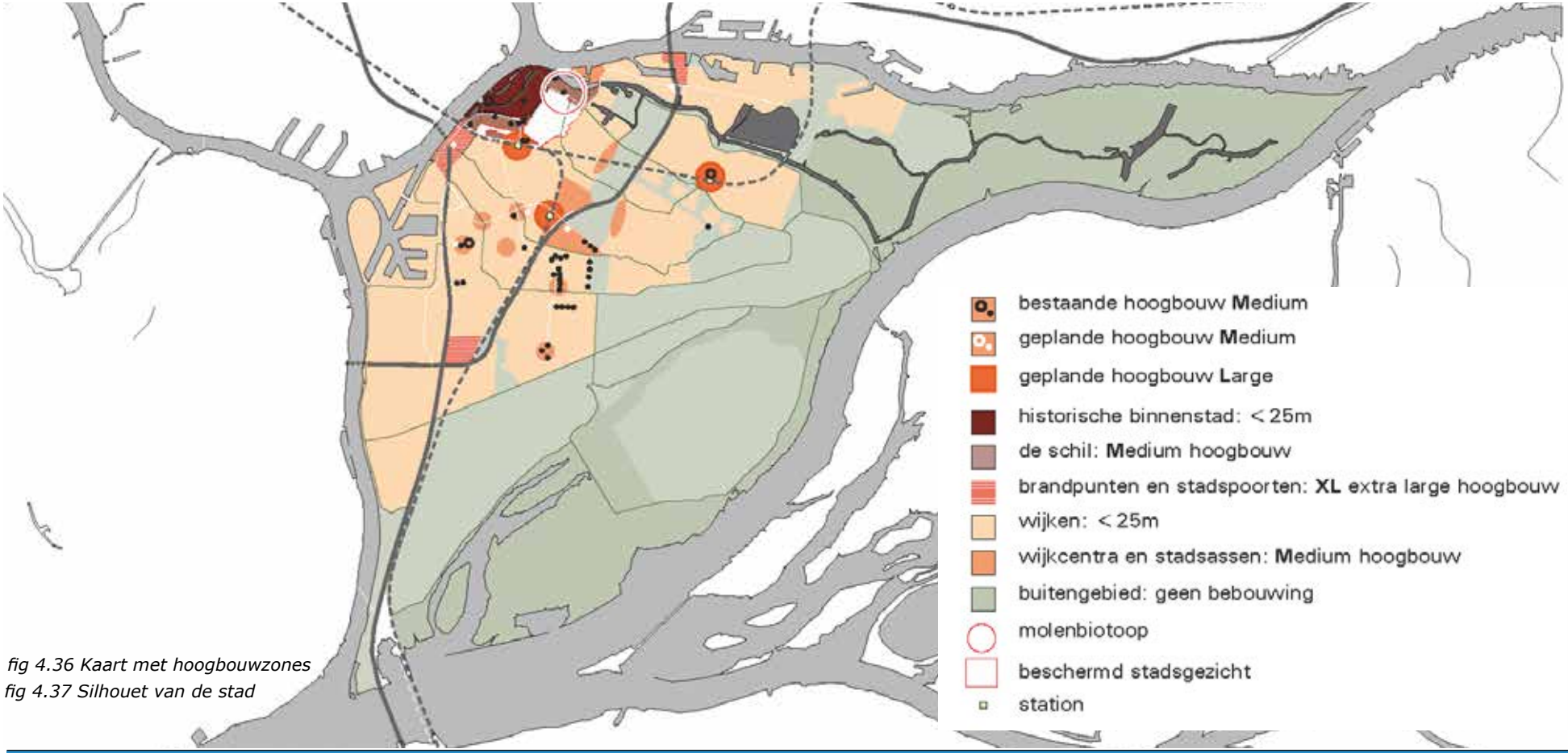
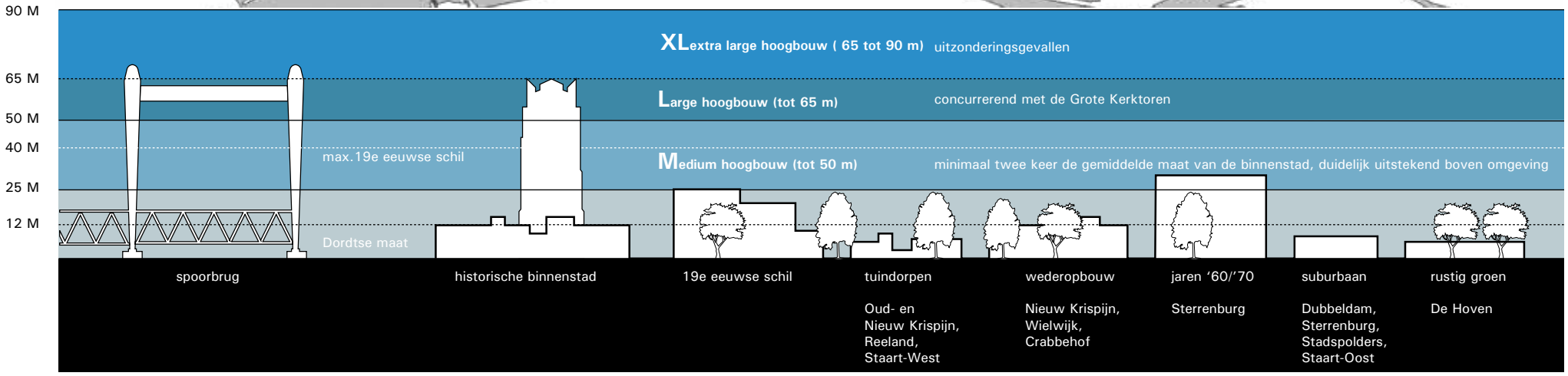


fig 4.35 Welstandsniveaus



boven: fig 4.36 Kaart met hoogbouwzones
onder: fig 4.37 Silhouet van de stad



B Hoogbouwvisie

Hoogbouw is één van de manieren om te verdichten waarmee kwaliteit, identiteit en karakter gegeven kan worden aan selecte plekken in de stad. Met bijzondere gebouwen kan een positieve bijdrage geleverd worden aan het stadssilhouet. Een hoog gebouw op de juiste plek vergroot de oriëntatie en leesbaarheid van de stad. Het weidse uitzicht zorgt voor een bijzondere werk- en/of woonbeleving en vergroot de differentiatie in het woningaanbod.

Hoogbouw is echter geen doel op zich. Hogere gebouwen hebben (over het algemeen) meer impact op hun omgeving dan lage gebouwen. Een onzorgvuldige inpassing met willekeurig door de stad verspreide torens leidt tot aantasting van het stadssilhouet, maatschappelijke weerstand en overlast voor de omliggende buurten in de vorm van parkeerhinder, windoverlast en schaduwwerking.

Dordrecht is een stad met een rijke cultuurhistorie, bescheiden van schaal met overwegend laagbouw en grote groene structuren als de Wantijzone en de Dordwijkzone die de verbindingen leggen met het unieke buitengebied. In Dordrecht spreken we van hoogbouw vanaf een hoogte van 25 meter. Bebouwing tot ca. 25 meter valt veelal binnen de boomgrens en is op een zorgvuldige manier in te passen in de bestaande omgeving. De hogere gebouwen in de stad zitten voornamelijk in de categorie middelhoogbouw (tot 50-65 meter). Hogere torens passen minder in het silhouet van het beschermd stadsgezicht, de beleving vanuit de polders en van het nationaal park de Biesbosch. Hoger bouwen dan 65 meter is per definitie een uitzondering en alleen mogelijk bij een aantoonbare hoge ambitie en kwaliteit, op bijzondere plaatsen in de stad en onder strenge voorwaarden.

- Alles wat hoger is dan 25 m (ongeveer 2x de gemiddelde maat van de historische binnenstad, boven de kruinen van de bomen) wordt gedefinieerd als hoogbouw.
- Vanaf 25 m worden twee gradaties onderscheiden: tussen 25-50 m spreken we over Medium hoogbouw, duidelijk uitstekend boven de omgeving. Tussen de 50-65 m is sprake van Large hoogbouw, concurrerend met de Grote Kerktoren.
- 65-90 meter is in uitzonderingsgevallen de maximale ExtraLarge hoogte die past bij Dordrecht.

Uitzondering wordt gemaakt voor windturbines langs de Dordtse Kil. Daar is een maat afgesproken van 120 meter.

Doelstelling

Het bewaken van de ruimtelijke kwaliteit door hoogbouw in te zetten op plekken die waarde toevoegen aan de stad en passen binnen de structuur van het Eiland van Dordrecht.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

Voor de inpassing van hoogbouw binnen de ruimtelijke structuur gelden de volgende uitgangspunten:

- Rondom OV-knooppunten/centra voorzieningen;
- Langs de randen van rivieren/grote groenzones;
- In of net uit de as van een belangrijke structuur/route (zichtassen);
- Aan belangrijke kruispunten;
- Bij de entree van de stad en/of een wijk;
- Aan belangrijke openbare ruimte (park/plein).

Bovenstaand kan alleen als:

- Belangrijke zichtlijnen, op onder andere de kerktoren, niet geblokeerd worden;
- Het silhouet van de historische binnenstad niet wordt aangetast;
- Er zo min mogelijk windhinder (zogwerking) en schaduwwerking optreedt;
- Molenbiotoop en straalpaden (t.b.v. telecommunicatie) worden gerespecteerd.

Op basis hiervan zijn op de kaart de plekken aangewezen waar hoogbouw kansrijk is (potentiële hoogbouwzones). Nadere studie moet aantonen of, en binnen welke condities, hoogbouw ruimtelijk inpasbaar is. Initiatiefnemers kunnen met de gemeente in gesprek om de mogelijkheden te verkennen. Zie figuur 4.36. En voor nadere toelichting bijlage 6.

C. Verdichtingsvisie

Om de forse groei van het aantal woningen binnen de stedelijke contour te combineren met behoud en versterking van leefbaarheid, gezondheid en toekomstbestendigheid, is de inpassing van bouwwerken en functies in de stedelijke omgeving en inrichting van de buitenruimte van groot belang. In het Omgevingsplan (of in een Programma Verdichting) worden daarom minimale normen vastgelegd voor onder meer:

- Oppervlakte aan (publieke) buitenruimte op straat-buurt- en wijkniveau;
- Groenvoorziening;
- Ruimte voor ontmoeting, sporten, ontspannen en bewegen;
- Voorzieningen en afstand tot voorzieningen;
- Wateropvang en (her)gebruik.

Daarnaast stimuleren we groene daken en (gezamenlijke of publiek toegankelijke) daktuinen, groene gevels e.d. sterk.



5. De gebieden in Dordrecht

In dit hoofdstuk geven we aan wat de opgaven en doelen specifiek betekenen voor de verschillende gebieden en zones in de stad. De totale omgevingsvisie schept de kaders voor ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente en dus ook voor de afzonderlijke gebieden. Daarom is het belangrijk om altijd voorgaande hoofdstukken te volgen.

Elk gebied en elke zone heeft zijn eigen karakter en kent daarmee zijn eigen ontwikkelmogelijkheden en grenzen. Sommige gebieden zijn meer gericht op ontwikkeling (Spoorzone en Dordwijkzone) en andere meer op de status quo (centrum, woonwijken, werkgebieden en poldergebied). Hiermee geven we een gebiedsgerichte invulling aan de eerder geschetste opgaven, doelen en systemen van Dordrecht uit hoofdstukken 3 en 4.

In het beoordelingsrapport van de impact op de fysieke leefomgeving zijn per doel de huidige situatie, trends en ontwikkelingen en de gevolgen van groei in relatie tot de gestelde doelen omschreven. Dit rapport heeft Antea opgesteld en is te vinden in bijlage 2. Hieruit vloeien aandachtspunten en aanbevelingen voort die per doel beschreven zijn in hoofdstuk 3. Voor een aantal locaties/ruimtelijke ontwikkelingen vragen we extra aandacht. Deze specifieke aandachtspunten per locatie zijn per gebied in dit hoofdstuk weergegeven.

Binnen de verschillende gebieden komen de 7 doelen uit hoofdstuk 3 terug: aantrekkelijke stad, bereikbare stad, gezonde stad, uitstekend vestigingsklimaat, klimaatbestendig, energieneutraal en biodiversiteit. Alle fysieke ingrepen dienen te passen binnen deze doelen, passend bij het karakter van de gebieden. Bij ieder gebied zijn één of meerdere voorkeursdoelen aangegeven. Dat zijn de doelen waar we de komende jaren extra op inzetten om de maximale kwaliteit van de leefomgeving te bereiken.

Indien men af moet wegen of een plan of beleid past binnen de omgevingsvisie moeten in ieder geval de voorkeursdoelen ofwel prioritaire doelen worden gehaald.

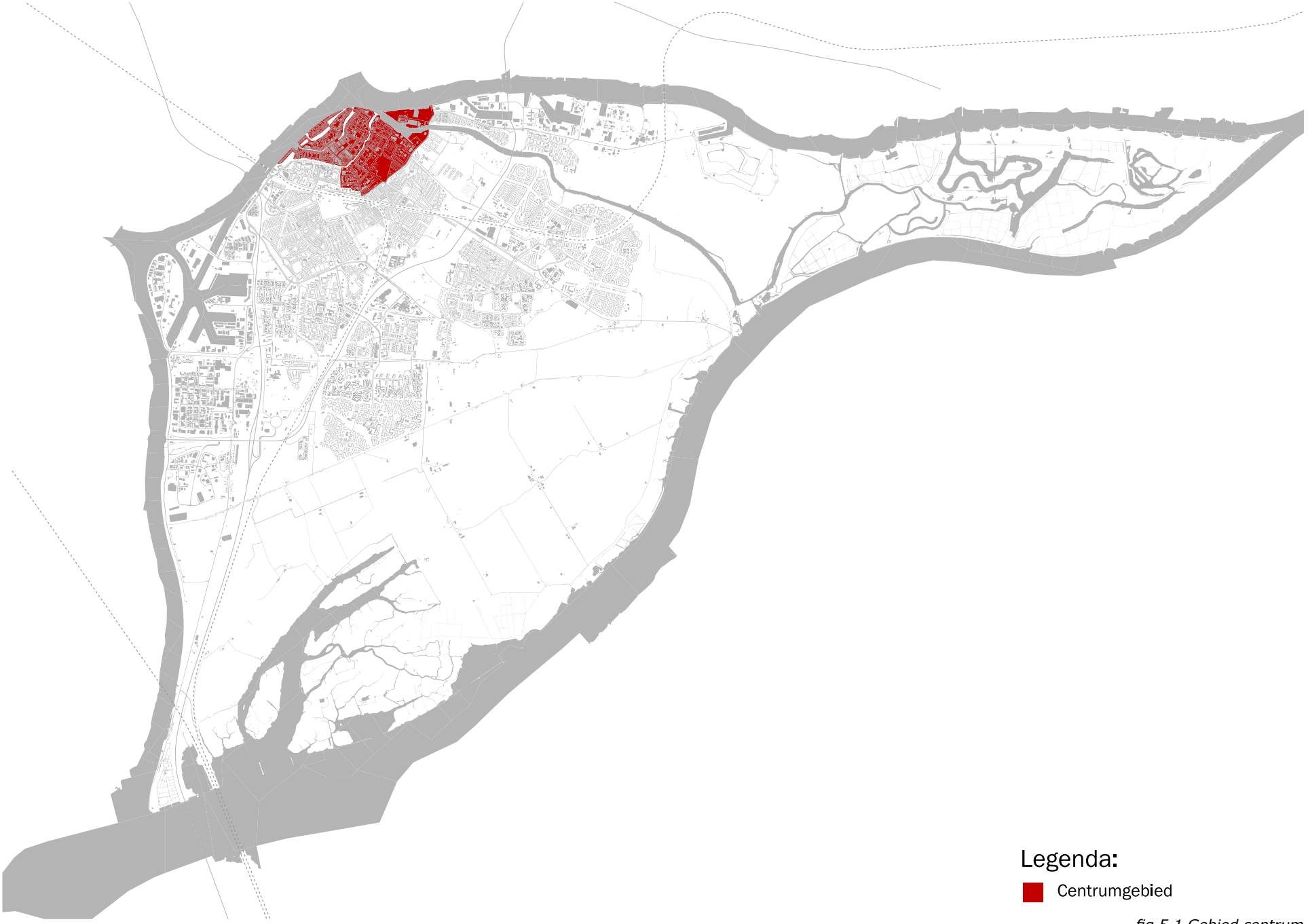


fig 5.1 Gebied centrum

5.1 Centrum

Prioritair doel: Aantrekkelijke Stad

De historische binnenstad en de 19e-eeuwse schil (inclusief Stadswerven) vormen het centrum van Dordrecht. Dit gebied ligt geografisch gezien centraal in de regio Drechtsteden en heeft een hoog voorzieningenniveau. Daarnaast biedt het afwisselende bebouwing met nabij het station ruimte voor grootschalige kantoren. Voor de verdichting die nodig is om te voorzien in de groeiopgave, is de 19e-eeuwse schil een logisch gebied. Vanwege de nabijheid van voorzieningen en de nabijheid van het station. Bovendien zijn er leegstaande panden die zich lenen voor transformatie.

Station Dordrecht, het busstation op de Spuiboulevard en de Waterbushaltes zijn de belangrijke opties in het openbaar vervoer. De woningvoorraad in het centrum is gevarieerd met een hoge dichtheid en intensiteit.

Het versterken van onze aantrekkelijke, levendige en leefbare binnenstad is een belangrijk onderdeel van de groei van Dordrecht en het invullen van onze doelen (zie hoofdstuk 3). Belangrijk daarbij is dat levendigheid en leefbaarheid hand in had gaan. In het centrum accepteren we de drukte die soms gepaard gaat met levendigheid, maar dulden we geen overlast.

Tussen wonen en werken moet een juiste balans zijn. Samen met alle voorzieningen, het water en het erfgoed vormt het centrum een gebied om trots op te zijn als Dordtenaar en is het een trekpleister voor toeristen. Dordrecht wil de binnenstad meer gebruiken als huiskamer van de stad. Daarom zetten we in op een compacte, goed onderhouden binnenstad met prettige buitenruimtes, een gastvrij beleid voor de pleziervaart en een aantrekkelijk en divers aanbod van cafés en restaurants, winkels en activiteiten voor verschillende doelgroepen. De functie van het kernwinkelgebied van de binnenstad transformeert van (voornamelijk) winkelen naar een gebied om te beleven, ontmoeten en ontspannen.

Sturingsfilosofie centrum

Het initiatief ligt veelal bij derden en die voeren ook uit. Het zijn de ondernemers die winkels en horeca openen, stichtingen die evenementen organiseren en verenigingen die culturele instellingen managen. Kaderstelling is maatwerk: ruimte voor ontwikkelingen, maar met respect voor historie en aandacht voor leefbaarheid. De gemeente heeft een ondersteunende rol die soms overgaat in een samenwerkende rol om belangrijke ontwikkelingen van de grond te krijgen.

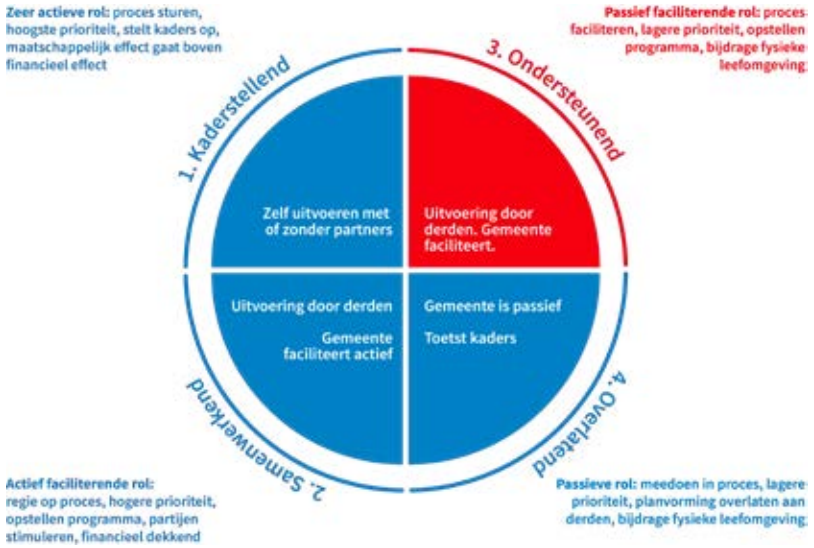


fig 5.2 Rol gemeente in gebied centrum

Aantrekkelijke stad

Wonen

De woningvoorraad is gevarieerd, waarbij het hoge voorzieningenniveau en de bereikbaarheid een belangrijk locatiecriterium voor huishoudens is. Het woonmilieu is (hoog) stedelijk, soms (rustig) historisch en er is een goede mix woningen voor alle doelgroepen. Dit komt ten goede aan de levendigheid van het centrum. De focus voor nieuwe ontwikkelingen verschuift van kwantiteit naar kwaliteit. Hierop beoordelen we nieuwe plannen.

Tijdens de jaren van crisis stonden in Dordrecht panden zoals winkels en kantoorruimten leeg. De afgelopen jaren is het economisch tij gekeerd en is de voorraad leegstand in Dordrecht afgenomen, met name op de binnenstedelijke centrumlocaties. Enerzijds zijn de functies van de panden opnieuw ingevuld. Anderzijds is het opheffen van de leegstand het resultaat van de markt die leegstaande panden getransformeerd heeft naar woningen. Naar aanleiding van lopende transformatieplannen vindt men nog meer ruimte voor het toevoegen van woningen, zoals de herontwikkeling van het huidige stadskantoor en de invulling van het voormalige V&D pand. Dit levert een grote bijdrage aan de groeiopgave en helpt verpaupering tegen te gaan. Een belangrijke basis hiervoor is de vastgestelde visie Spuiboulevard e.o. Bij transformaties van panden moeten we altijd een afweging maken, zodat er een balans blijft tussen wonen, werken en verblijven. In het kernwinkelgebied moet het wonen niet domineren.

Welstandsniveau

Het beschermd stadsgezicht van de historische binnenstad en het beschermd stadsgezicht van de 19e-eeuwse schil vallen onder het welstandsniveau intensief. Rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten vallen ook onder het welstandsniveau intensief. De randen van schil-west vallen onder het welstandsniveau regulier.

Hoogbouw

Het centrum moet herkenbaar zijn en stedelijkheid uitstralen. De historische binnenstad leent zich echter niet voor hoogbouw. In het niet beschermde stadsgezicht deel van de schil is ruimte voor medium hoogbouw tot 40 meter. Rond de molen ‘Kijk over de dijk’ moeten we rekening houden met de molenbiotoop. Nabij het spoor is vanuit het oogpunt van groepsrisico sprake van beperkingen voor de situering van hoogbouw.

Voorzieningen

Bij een levendig centrum horen voorzieningen. Dit maakt onze stad aantrekkelijk om te verblijven. De binnenstad is de voornaamste vestigingsplaats voor het belangrijkste detailhandelsareaal in het niet dagelijkse aanbod van de regio. Het uitgangspunt is dat ontwikkelingen in de detailhandel het kernwinkelgebied van de binnenstad versterken. In het centrum blijven meer functies behouden als het draagvlak door groei van het aantal inwoners stijgt. Dat betekent dat daar ruimte voor nieuwe, grote spelers moet zijn. Natuurlijk passend bij de behoefte van de huidige en aan te trekken nieuwe inwoners. Dit geldt voor gebouwen, maar ook voor buitenruimte voor evenementen en andere (cultuur)voorzieningen. Mede door de coronacrisis vindt waarschijnlijk een uitval van retail plaats in met name de mode en luxe artikelen. Met mogelijke structurele leegstand tot gevolg. De invulling van een compact en vitaal kernwinkelgebied lijkt van nog groter belang. De betrokken binnenstadpartners willen hierin gezamenlijk optrekken om te zoeken naar passende en gedragen oplossingen. Niet alleen vanuit economisch perspectief, maar ook vanuit sociale meerwaarde en duurzaamheid.

Aan de noordkant van de binnenstad, rond de oude havens, is sprake van menging van bedrijven, horeca, wonen en recreatieve functies in een historische sfeer. Tegelijkertijd vervult de noordkant een belangrijke functie voor de binnenvaart en cruisevaart met bijbehorende voorzieningen. Voor Wantij West komt er een apart ontwikkelplan om ruimte te bieden aan onder andere de schepen van Leefwerf de

Biesbosch en watergerelateerde evenementen op het water. Aan de oostkant van de binnenstad ligt het accent meer op culturele functies, zoals het Hofkwartier.

Evenementen voor en door Dordtenaren dragen in belangrijke mate bij aan de aantrekkelijkheid van de stad. Evenementen vragen ruimte. Ruimte die steeds schaarser is. Door spreiding van evenementen over de gehele (binnen)stad verdelen we de lusten en de lasten. We bekijken de mogelijkheden voor de Grote Markt en voor het Statenplein om meer ruimte te bieden aan evenementen, zoals beachvolleybal, Big Rivers, de kerstmarkt en een ijsbaan. Parken zijn uitermate geschikt voor evenementen, zoals Wantijpop en Palm Parkies in het Wantijpark en Lepeltje Lepeltje in het Weizigtpark. De Zomerkermis verdwijnt van de Spuiboulevard en we zoeken naar ruimte in onder andere de Spoorzone. Verder is het belangrijk dat een evenemententerrein multifunctioneel ingericht is.

Horeca draagt in sterke mate bij aan de levendigheid van de binnenstad en de gedachte dat men de binnenstad niet alleen bezoekt om te kopen, maar ook om te verblijven. Het Scheffersplein ontwikkelt zich tot het horecaplein van de stad. De verdere ontwikkeling vergt een gezamenlijke inzet van de ondernemers. Dat geldt ook voor andere plekken waar de horeca zich concentreert. Nieuwe plekken borrelen op, zoals de omgeving Spuiboulevard. Concentratie van horecazaken draagt bij aan de sfeer en herkenbaarheid van het gebied en kan fungeren als schakelpunt tussen verschillende gebieden.

Er is nog ruimte voor lokale en vernieuwende concepten, maar ook voor landelijke horecaketens. Horecazaken moeten passend zijn in de sfeer van het gebied en een bijdrage leveren aan het functioneren van de omgeving. Denk daarbij aan een horecaconcentratiegebied, winkelgebied, aanloopstraat of juist een toeristische route.

We werken de binnenstad nader uit in een heldere kaart met sfeer- en/of ontwikkelgebieden, waarbij we het DNA van de binnenstad, de eigen kracht, nog beter benutten. Wat is nog kernwinkelgebied en wat niet, welke sfeer- en/of ontwikkelgebieden kunnen we onderscheiden, waar ligt het accent op wonen, waar op horeca, waar op jeugd en waar op andere functies?

Cultuurhistorie

De binnenstad van Dordrecht is vanwege de nog intacte middeleeuwse stedenbouwkundige structuur door het Rijk aangewezen als beschermd stadsgezicht. We behouden en versterken waar mogelijk de kenmerkende historische structuren en maken deze waar mogelijk zichtbaarder. De Voorstraat is de belangrijkste, zeewerende, dijk in de binnenstad. De locatie van de dijk in de stad bepaalt ook het karakter van de dijk. De Riedijk, de Prinsenstraat-Sluisweg en de Noordendijk zijn verlengden van deze dijk. De locatie van de dijk in de stad bepaalt het karakter van de stad. Bij herontwikkeling moet hier aandacht voor zijn.

In de binnenstad blijven historische waarden behouden en versterken we deze waar mogelijk. Om deze ambitie te bereiken worden in de binnenstad omgevingswaarden van kracht, die we op basis van het Beeldkwaliteitplan Binnenstad monitoren. Omgevingswaarden zijn de stedenbouwkundige structuur met straten, havens, kades, pleinen, bebouwing en de historische bouwwerken, waaronder naast panden ook bruggen, verlichting en dergelijke. Verder zetten we in op het (gedeeltelijk) herstellen van oude structuren, bijvoorbeeld op de locaties als Grote Markt en Otto Dickeplein.

In het centrum bevinden zich veel rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten. Bij restauratie en verbouwing is bouwhistorisch onderzoek gewenst als onderlegger voor plannen en om de kennis over de stad te vergroten. Eigenaren van monumenten en beeldbepalende woonhuizen kunnen een laagrentende lening afsluiten om hun pand op te knappen en te verduurzamen. 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 op de plek zelf.

Verder is een deel van de 19e-eeuwse schil, park Merwestein en omgeving tot en met de Rozenhof, door het Rijk als beschermd stadsgezicht aangewezen. In de gehele 19e-eeuwse schil staan veel rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten. Bij herontwikkeling van met name het niet beschermde deel van de schil moet hier aandacht voor zijn. Stadswerven heeft cultuurhistorisch een ander karakter. Dit is historisch gezien een industrieel gebied. Met de vroegere elektriciteitscentrale, waar nu het Energiehuis in zit en de watertoren met het waterpompgebouw, waar nu hotel-restaurant Villa Augustus is gevestigd. Aan de noordzijde van het Wantij domineerde vooral Scheepswerf De Biesbosch. Hier is de Biesboschhal nog van over en de kraanbaan Goedhart. Ook zijn er nog scheepshellingen, die onderdeel gaan uitmaken van het Wervenpark.

Bereikbare stad

Verkeer en vervoer

Een goede bereikbaarheid van het centrum voor bewoners en bezoekers van onze stad is essentieel. Dit is onder andere uitgewerkt in het Verkeerstructuurplan Spuiboulevard en Schil West. De ruimte voor de auto in de historische binnenstad is beperkt. Dat betekent dat grote delen van het centrum autoluw zijn maar voor bewoners nog wel toegankelijk per auto. Ze zijn met name goed en snel bereikbaar per fiets, te voet en (klein) openbaar vervoer. Hulpdiensten dienen te allen tijde het centrum te kunnen bereiken. We zetten in op het beperken van het gemotoriseerd vervoer door in te grijpen in het autonetwerk. Daarnaast is het belangrijk om de bestaande infrastructuur (fietspaden, voetpaden, parkeergarages, spoorinfrastructuur, busbanen en wegen voor gemotoriseerd verkeer) maximaal te benutten en deze waar nodig aan te passen.

Parkeervoorzieningen voorzien we aan de rand van het centrum, zoals P+R Weeskinderendijk en Spuihaven om het centrum bereikbaar te houden. We zetten in op slimme spreiding van parkeeraanbod over het gebied en een gevarieerd aanbod met goede aanrijroutes. Bij deze voorzieningen houden we rekening met een toename van elektrisch autoverkeer. Ook de bereikbaarheid per spoor voor treinreizigers is van invloed op de bereikbaarheid en vervoerskeuze van inwoners en bezoekers. In hoofdstuk 3 is al aangegeven hoe dit bevorderd moet worden.

Een autoluw centrum draagt in hoge mate bij aan het verbeteren van de leefbaarheid. Aan de toegangswegen tot het centrum kunnen extra maatregelen nodig zijn om de goede bereikbaarheid te garanderen. Hierbij hebben we aandacht voor leefbaarheid en gezondheid (zie milieu). Tot slot is een goede bewegwijzering van belang om de entree van Dordrecht naar het centrum, zeker bij evenementen, te versterken.

Gezonde stad

Milieu

Externe veiligheid

Functiemenging en hoge dichtheden in combinatie met het transport van gevaarlijke stoffen op het spoor leiden tot hoge risico's voor in het gebied aanwezige personen. Het streven is om deze risico's duurzaam te reduceren en/of te beheersen. Binnen dit gebied streven we daarom naar een personendichtheid per hectare die correspondeert met een groepsrisico van maximaal 4 maal de oriëntatiewaarde (een door het Rijk vastgestelde toetsingswaarde, waarbij overschrijding is toegestaan mits deze wordt verantwoord).

Gezien de effecten van een incident met gevaarlijke stoffen, is het spoor Dordrecht- Lage Zwaluwe aangewezen als voorschriftengebied explosie (200 meter). Binnen dit voorschriftengebied zijn:

- Geen nieuwe zeer kwetsbare functies (gebieden) toegestaan.
- Wijziging van functies toegestaan onder voorwaarde dat de kans op een incident 10 of meer slachtoffers niet toeneemt.

Zie voor meer uitleg bijlage 5.

Geluid

Vanuit de doelen die we nastreven binnen dit gebied en uitgaande van een stedelijk woonmilieu of centrumgebied is een hogere geluidbelasting op de gevel onder voorwaarden aanvaardbaar (zie hoofdstuk 4). Naast de voorwaarden op woningniveau hebben we aandacht voor geluidluwe en groene plekken in het openbaar gebied.

Luchtkwaliteit

De twee belangrijke bronnen van luchtverontreiniging in dit gebied zijn auto- en scheepvaartverkeer. Voor het scheepvaartverkeer richten we ons op emissiereductie bij de veerdiensten en het in stand houden en waar nodig uitbreiden van de al aanwezige walstroominstallaties.

Openbare ruimte

In gebieden met veel bezoekers, zoals het centrum, ligt het inrichtings- en beheerniveau hoger dan gemiddeld in Dordrecht. Net zoals elders in Dordrecht is hier nog ruimte voor initiatieven zoals geveltuintjes. De openbare ruimte is namelijk van iedereen en dient uit te dagen tot participatie bij beheer en inrichting. Een hoogwaardig onderhoudsniveau koppelen we aan beeldkwaliteit niveau A van de CROW-systematiek. Voor Dordrecht is dit van toepassing in het kernwinkelgebied van de binnenstad.

In de 19e-eeuwse schil hanteren we zowel het kwaliteitsniveau standaard+ (door intensief gebruik en beschermd stadsgezicht) als het kwaliteitsniveau standaard. Bij de laatste gaat het om normaal gebruikte openbare ruimte op wijkniveau (het kwaliteitsniveau standaard is gekoppeld aan beeldkwaliteit B van de CROW-systematiek). De streefwaarde voor buurtrecreatief gebruik is 10m² per woning, maar dat is in het centrum niet altijd op korte afstand realiseerbaar.

Er zijn grotere ruimten nodig voor evenementen. Deze evenemententerreinen vragen om een versterking van de grond. Het is belangrijk dat ook in het centrum, met een hoeveelheid aan functies, voldoende ruimte blijft voor groen. Een autoluw centrum, het realiseren van groenzones en toevoegen van planten en bomen draagt allemaal bij aan ruimte voor spelen, bewegen en ontspanning, een gevarieerder aanzicht en het verminderen van hittestress.

Overlast in de openbare ruimte die ten koste gaat van de leefbaarheid accepteren we niet. Als gemeente nemen we zoveel mogelijk preventieve maatregelen, waarbij voldoende ruimte blijft voor levendigheid.

Ondergrond

De bodemkwaliteit dienen we af te stemmen met het huidige en toekomstige functiegebruik van een locatie. In het centrum is veel verontreiniging, dus als daar iets wordt toegevoegd moet er een bodemsaneringsplan komen. Als gemeente geven we dus de bandbreedtes aan. In het bodemsaneringsprogramma kunnen we per stof een voorkeurswaarde bepalen. Deze voorkeurswaarden moeten onder de maximale waarden blijven, de waarden waarbij risico's voor de volksgezondheid optreden.

Uitstekend vestigingsklimaat

Werken

De historische binnenstad is een unieke locatie voor kleinschalige financiële en zakelijke dienstverlening en creatieve ondernemers. Uniek is het samenspel tussen de maritieme bedrijvigheid en het historische decor zoals in de Kalkhaven.

Economie

Het nabij het station Dordrecht CS gelegen deel van de 19e-eeuwse schil-west is een zeer geschikte locatie voor kantoren: hier ligt een sterker accent op zakelijke functies. Steeds meer van deze kantoren zijn sterk verouderd, waardoor ze niet meer voldoen aan de wensen en eisen van huidige gebruikers die gericht zijn op flexibiliteit, duurzaamheid en bereikbaarheid. Minder en bewuster nieuw bouwen, meer renoveren en meer onttrekken blijft komende jaren een belangrijke opgave voor Dordrecht. Daarbovenop komt de ambitie om in 2035 aardgasvrij te zijn, bij voorkeur door aansluiting op het warmtenet. Omdat we dit gebied wel willen behouden als kantoorlocatie zetten we in een straal van 500 meter rond het station in op het behoud en versterken van de kantoorfunctie. Om de kantoorfuncties in dit deel te versterken, realiseren we in 2023 een nieuw Huis van Stad en Regio in dit deel van de Spuiboulevard.

In het centrum is kleinschalige bedrijvigheid toegestaan in categorie 1 en 2 (behalve enkele uitzonderingen die al in een zwaardere categorie zaten en met name genoemd zijn). Daarnaast is er een afwijkingsbevoegdheid (onder voorwaarden) opgenomen voor bedrijven in categorie 3 als die qua effect op de omgeving gelijk te stellen zijn met categorie 2. Is er geen ruimte meer voor een kantoorfunctie in het centrum, dan kan transformatie plaatsvinden naar een andere functie zoals wonen, horeca of voorzieningen. Leegstand is niet gewenst. Levendigheid en dynamiek in het centrum is belangrijk om de werkgelegenheid op gang te brengen en houden en de doelgroepen aan te trekken die we in onze stad willen. Dit betekent dat we in deze gebieden moeten zorgen voor een evenwichtig aanbod tussen wonen, werken en recreëren.

Klimaatbestendig

Klimaatadaptatie

De Dordtse historische binnenstad ligt gedeeltelijk buitendijks en relatief laag. Door een veranderend klimaat, het stijgen van de zeespiegel en de kans op frequent hoog water is het beperken van gevolgen voor de binnenstad belangrijk voor de veiligheid en leefbaarheid. Het beschermen van het buitendijkse gedeelte tegen veel schade en overlast realiseren we door een adaptieve strategie op te stellen met partners in de regio Rijnmond en Drechtsteden. Aanvullend is Dordrecht als onderdeel van een EU-project SHELTER gefocust op risicobepaling en schadepreventie bij overstromingen voor cultureel erfgoed.

In de binnenstad spelen wateroverlast en hittestress een rol. Met name hittestress bleek in de zomer van 2019 een thema. Doordat het centrum zeer versteend is, blijft warmte hier lang hangen. Om ervoor te zorgen dat de binnenstad leefbaar blijft, zoekt de gemeente naar mogelijkheden om schaduwrijke, koele plekken in te richten. Wateroverlast door neerslag in de binnenstad is een aandachtspunt dat bij nieuwe ontwikkelingen en beheer meegenomen moet worden. Tegelijkertijd is de klimaatopgave van iedereen en kunnen eigenaren van panden bijdragen. Bijvoorbeeld door minder tegels en meer geveltuinen, groene daken en verticale tuinen aan te leggen. Dit zorgt niet alleen voor meer flora, maar ook voor meer fauna en biodiversiteit.



Energieneutraal

In de schil is warmtenet aangelegd. De historische binnenstad is grotendeels niet geschikt voor een warmtenet, en evenmin voor warmtepompen. Daar moeten we voor de warmtetransitie wachten op innovaties, zoals hernieuwbaar gas. Zonnepanelen passen we vanwege het monumentale straatbeeld beperkt toe. Er zijn oplaadpunten voor elektrisch rijden.



Biodiversiteit

Ecologie & groen

De ecologische waarde van het centrum lijkt vanwege het grotendeels verhard oppervlak beperkt. Toch hebben verschillende planten en dieren zich aangepast aan de grotendeels versteende binnenstad. Ondanks de dichte bebouwingsstructuur zijn verspreid over het centrum groenstructuren aanwezig. De grotere groengebieden zijn bijvoorbeeld de Kloostertuin, het groen voor de Grote Kerk, kleine groengebieden in Boogjes en het groen tussen Grote Markt en Varkensmarkt. Bomenrijen langs straten, kleine plantsoenen en tuinen vormen een waardevolle aanvulling op het ‘grotere groen’. Grote en oudere bomen kenmerken het groen en zijn beeldbepalend in het centrum. Vanwege de beeldbepalende, esthetische, ecologische, gezondheidswaarde en klimaatadaptatieve waarde is het aanwezige groen waardevol en behoudt daarom de groenbestemming.

Het centrumgebied heeft een ecologisch optimum bereikt in de loop van de tijd. Het behoud van biodiversiteit is hier belangrijk, verhoging van biodiversiteit is lastig in het centrum. Om die reden geldt deels het wettelijk spoor van de Wet natuurbescherming. Belangrijke speerpunten voor het centrum zijn het behoud van muurvegetaties en gebouwbewonende dieren. Natuurinclusief bouwen is een doorlopend aandachtspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het behoud en aanleg van meer groen lost knelpunten op voor stadsnatuur, die zijn gerelateerd aan hittestress.

Aanvullende, specifieke acties en programma’s

- Ontwikkelplan centrum: evenwicht wonen, werken en verblijven in centrum (inclusief kernwinkelgebied, horeca en evenementen, sfeer- en ontwikkelgebieden).
- Uitvoeren verkeersstructuurplan Spuiboulevard en Schil West o.a. autoluw.
- Adaptieve strategie beschermen buitendijks gedeelte n.a.v. wateroverlast.

Aandachtspunten vanuit de impactbeoordeling

Doel 1: Aantrekkelijke stad

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Stadswerven	Beperkt aanbod aan supermarkten en huisartsen in en rond deze ontwikkeling

Doel 2: Bereikbare stad

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Centrumgebied	Maximaal inzetten op vermindering autogebruik en stimuleren OV- en fietsgebruik: transferium, verdichting OV- net, verdichting fietsnetwerk
Stadswerven	Inzetten op vermindering autogebruik en stimuleren OV- en fietsgebruik: aansluiting fietsnetwerk richting stad.

Doel 3: Gezonde stad

Groen

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Centrumgebied	De toevoeging van woningen zorgt hier met name voor uitbreiding in de hoogte. Dat leidt niet direct tot extra ruimtebeslag. Andere ontwikkelingen zoals het autoluw maken van deze gebieden, biedt kansen om het aandeel groen te vergroten.
Stadswerven	Het aandeel groen is hier nu beperkt. Er is wel veel water in de directe omgeving. Groene oevers en parken kunnen de wijken gezonder en aantrekkelijker maken.

Geluid

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Stadswerven	Gelegen nabij industrieterrein De Staart.

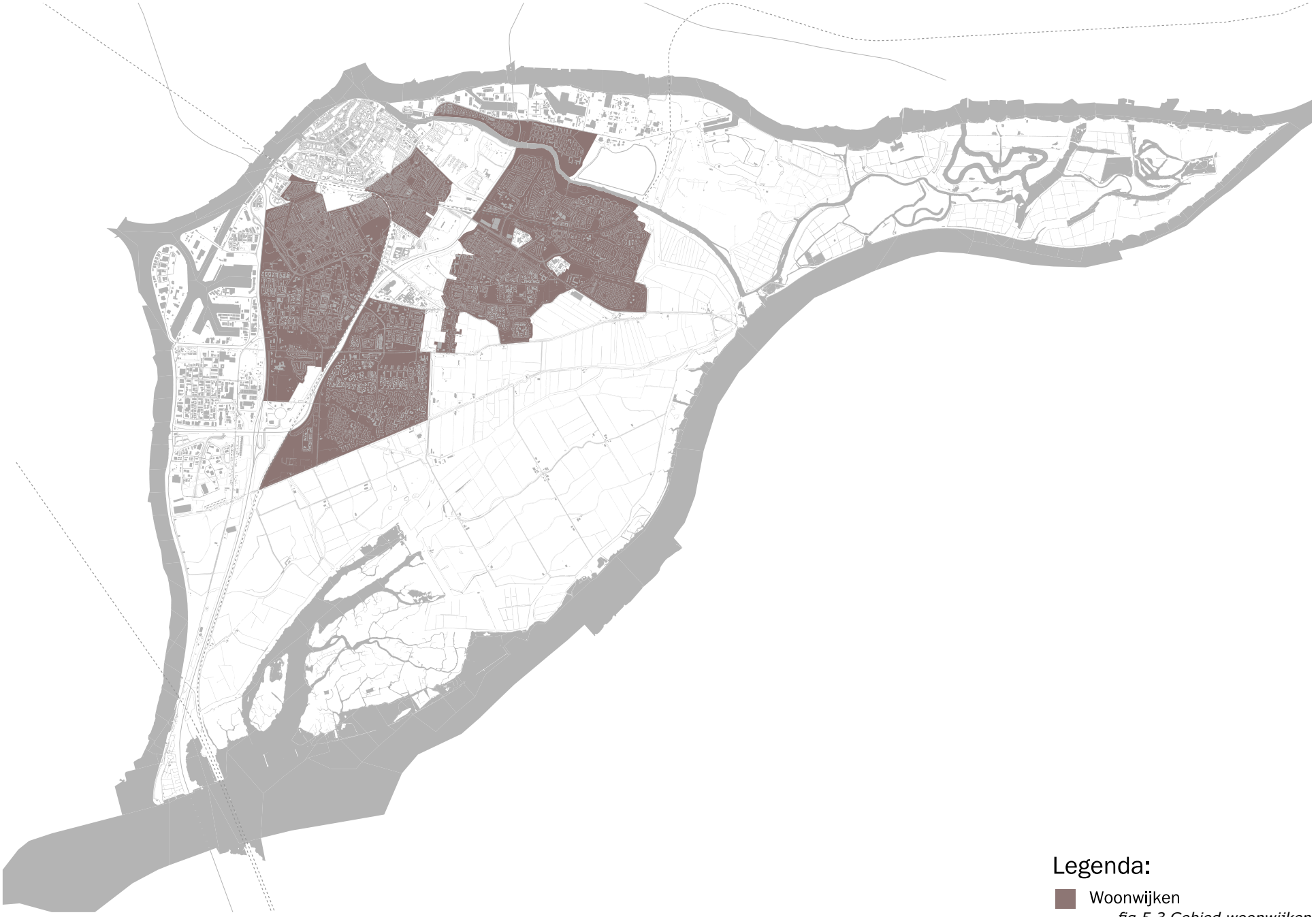
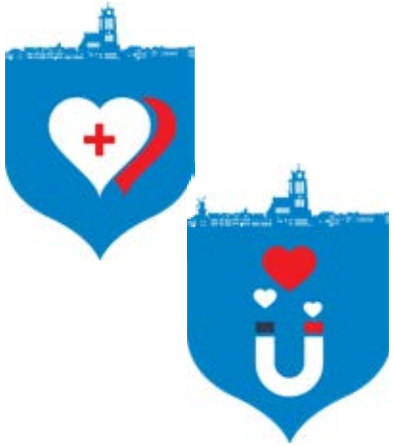


fig 5.3 Gebied woonwijken

5.2 Woonwijken

Prioritaire doelen: Gezonde stad en Aantrekkelijke stad



In het gebied woonwijken zijn alle wijken ondergebracht – allemaal met hun eigen ontstaansgeschiedenis en karakter. Vanwege dezelfde functies en meerdere overeenkomsten vormen ze wel één gebied. In woonwijken liggen groengebieden: (speel)tuinen, kleinere en grotere (sport)parken of ecologische zones.

Iedere (nieuwe) Dordtenaar moet een passend dak boven zijn of haar hoofd kunnen vinden. Er moet een gevarieerd aanbod zijn in woningen en woonomgeving. In het kader van huisvesting van kwetsbare groepen streven we naar spreiding over de stad. Geen enkele buurt wordt op voorhand uitgesloten van een vestiging van maatschappelijke opvanginstellingen of een woonvoorziening voor beschremd wonen. Het gebied woonwijken beslaat voornamelijk de bestaande woningvoorraad.

Logischerwijs staat in dit gebied het wonen centraal en daarbij horend de leefbaarheid. Mensen zijn hier thuis. Er moet een prettig en veilig leefklimaat heersen - door samenwerking tussen bewoners, organisaties en de gemeente. Bewoners staan centraal en zijn zelf in eerste instantie aangewezen om de leefbaarheid in hun wijk of buurt goed te houden. Dan gaat het over bijvoorbeeld het ontmoeten en helpen van buurtbewoners, het nemen van initiatieven, maar ook over het verduurzamen en duurzaam gebruik van de eigen woning en het aanleggen van meer groen en minder stenen. Als gemeente faciliteren we dit onder andere door bewoners actief mee te laten werken (participeren) bij herinrichtingsplannen van de openbare ruimte. Maar ook door adoptie-groen beschikbaar te stellen en woningeigenaren te informeren over te nemen maatregelen om de woning te verduurzamen.

Sturingsfilosofie woonwijken

In de woonwijken ligt het initiatief voor ontwikkelingen grotendeels bij derden. De rol van de gemeente is passiever en met name gericht op het toetsen aan gestelde kaders. Een omgevingsplan biedt aan de voorkant voor het gehele gebied minder ruimte voor ontwikkeling. Uiteraard geven we de geformuleerde doelen uit deze omgevingsvisie bij nieuwe ontwikkelingen mee aan ontwikkelende partijen om hier invulling aan te geven.

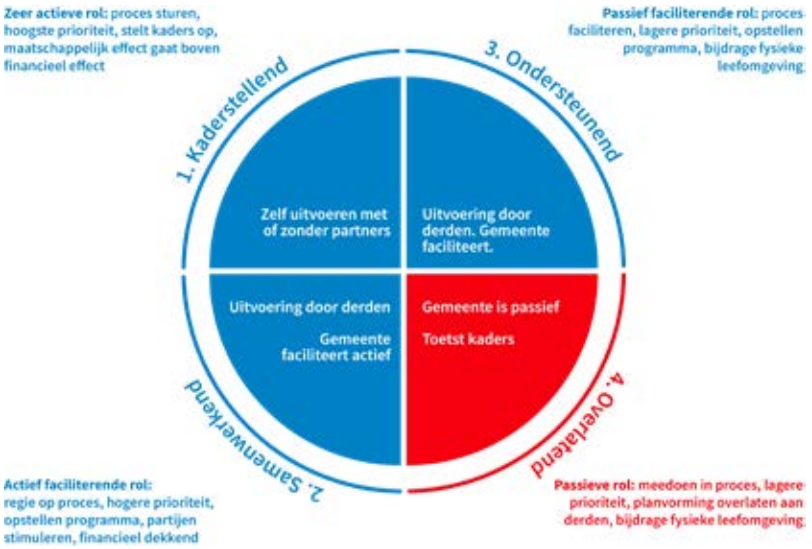
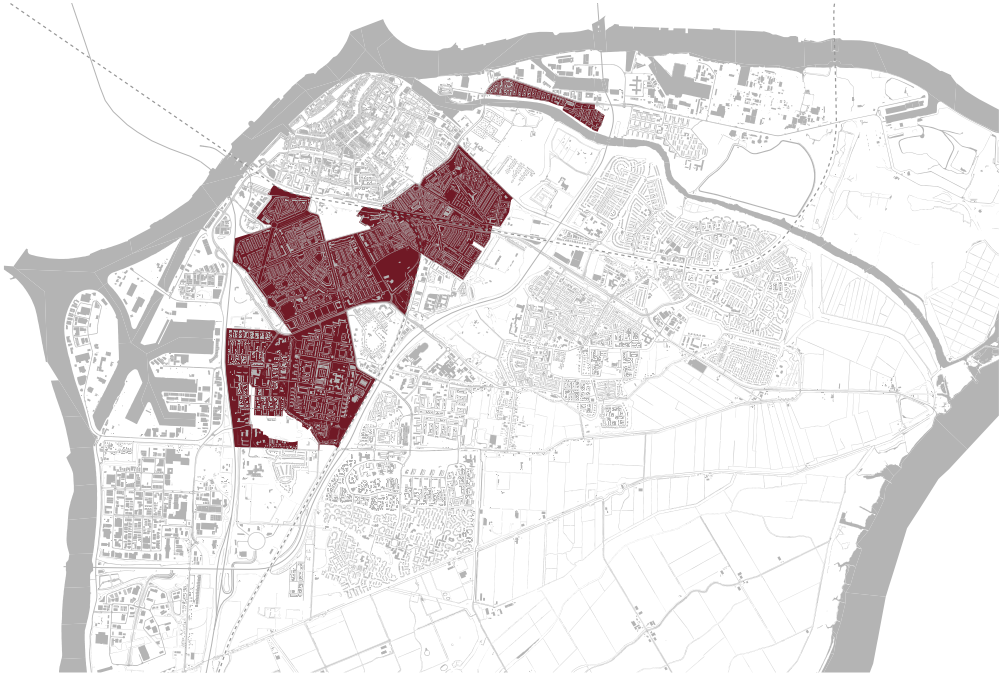


fig 5.4 Rol gemeente in gebied Woonwijken





Aantrekkelijke stad

Wonen

De woonfunctie is in het hele gebied dominant aanwezig.

De vroeg-naoorlogse wijken (Wielwijk, Crabbehof, Zuidhoven en Sterrenburg) kenmerken zich door functiescheiding. In de voor- en vroeg naoorlogse wijken Oud Krispijn, Nieuw Krispijn, Reeland, Staart-West, Wielwijk en Crabbehof, is de woonintensiteit middelhoog (gemiddelde dichtheid 35-50 woningen per hectare). Daar is meer ruimte voor functiemenging - meestal in begane grondlagen van woongebouwen. Door de sloop van gestapelde sociale huurwoningen in Krispijn, de Vogelbuurt, Wielwijk en Crabbehof vindt nu verdunning plaats terwijl we op andere plekken zoeken naar verdichting door een stijging van het aantal woningen en een gedifferentieerder woningaanbod.

De wijken die tussen 1960 en 2000 gebouwd zijn en verder van het centrum liggen, hebben een groenere uitstraling. Dit zijn de wijken Staart-Oost, Stadspolders, Dubbeldam, Sterrenburg, Zuidhoven, de Dordtse Hout en de nieuw te ontwikkelen wijk Amstelwijck. De woonintensiteit is hier laag (gemiddelde dichtheid van 20-35 woningen per hectare). Er is weinig functiemenging en de groene uitstraling zien we in een relatief groot aandeel eengezinswoningen met privétuinen. Gestapelde bouw komt voor, maar dan in een parkachtige omgeving.

boven: fig 5.5 Woonmilieu Stedelijk wonen
onder: fig 5.6 Woonmilieu Suburbaan

Aan de randen van de stad vinden we kleinschalige locaties met een rustig, groen leefmilieu. Hierbij behoren de Smitsweg (Wilgenwende), De Hoven, de Wantijbuurt, Plan Tij en de nieuw te ontwikkelen Vlijweide (Noordendijkscholencluster) en een deel van Dorp de Hoop. Er is ruimte voor wonen in het topsegment in een ruime, rustige en groene (of blauwe) omgeving. Met een gemiddelde dichtheid van 5-20 woningen per hectare. Voornamelijk vrijstaande of twee-onder-een-kap woningen passen in dit milieu. Gestapelde woningbouw kan alleen in een landgoedachtige setting. Beperkt kan hier sprake zijn van functiemenging met extensieve (recreatieve) bedrijvigheid, maar de gebruiksintensiteit en dichtheden in dit milieu zijn laag.

Welstandsniveau

In de woonwijken geldt het welstandsniveau regulier. Rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten vallen onder het welstandsniveau intensief.

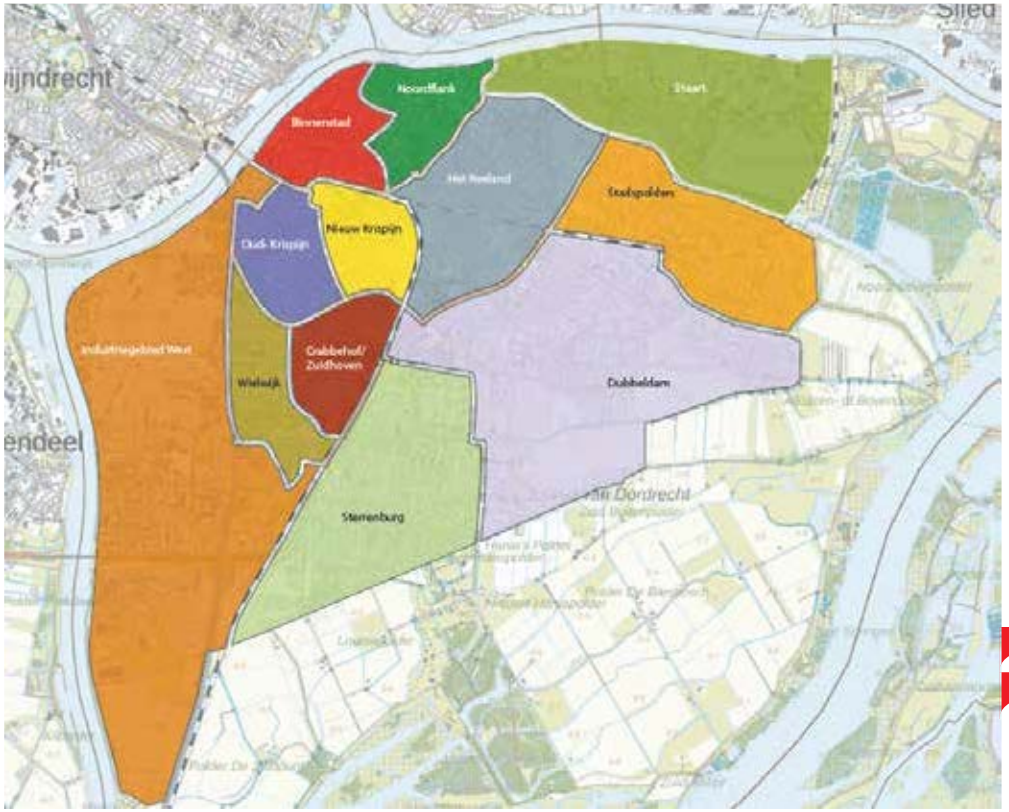
Hoogbouw

In het algemeen geldt in de woonwijken een maximale bouwhoogte van 25 meter. Wijkcentra en stadsassen kunnen daar een uitzondering op vormen. Voorbeelden daarvan zijn de Seqoiatoren in Stadspolders en hoogstedelijke plekken in Crabbehof en Wielwijk. Dubbeldam is uitgezonderd van hoogbouw vanwege het dorpse karakter. In de wijken met een lage bebouwingsdichtheid ligt de bebouwingshoogte rond de 15 meter.

Voorzieningen

Voorzieningen concentreren we bij voorkeur in wijkwinkelcentra, eventueel in woonserviceszones of multifunctionele accommodaties. In de wijkwinkelcentra laten we beperkt horeca toe. Iedere wijk is anders en het voorzieningenaanbod is altijd maatwerk. De winkelvoorzieningen liggen vooral langs of op kruispunten van de hoofdverkeersassen. In de wijkwinkelcentra streven we naar consolidatie van het bestaande aanbod en dus zonder uitbreidingen van detail-





boven: fig 5.7 Woonmilieu Rustig groen
onder: fig 5.8 Wijken van Dordrecht

handel en kantoren. Eventuele ontwikkelingen wegen we goed af tegen de ontwikkeling van de andere plekken in de stad.

Het palet aan recreatieve voorzieningen is heel breed. Het gaat binnen de woonwijken om binnenstedelijke groene en recreatieve voorzieningen. Dit kunnen publiek aantrekkende sportvelden en sporthallen, stadion, jachthaven, golfbaan, wellness en een bezoekerscentrum zijn.

Cultuurhistorie

De eerste nieuwbouwwijken in Dordrecht verschijnen vanaf het eind van de 19e eeuw. De Transvaalbuurt is de oudste. Zo ontstond een ring van nieuwe wijken rond de 19e-eeuwse schil, de Ring 20-40 genoemd met onder andere de wijk Krispijn. In de loop van de tijd werden de wijken steeds planmatiger aangelegd. Krispijn is bijvoorbeeld gebaseerd op een uitbreidingsplan van architect Van der Pek. De wederopbouwwijken Wielwijk en Crabbehof zijn gebaseerd op de stedenbouwkundige plannen van architect Wissing.

Binnen de wijken zijn de 17e tot 19e-eeuwse polder- en dijkstructuren beschermingswaardig. In de oudere gebieden bevinden zich nog veel interessante en beschermingswaardige woningensembles. Maar ook de structuur en sommige individuele gebouwen zijn interessant. Enkele in het oog springende voorbeelden: het gemaalcomplex ‘t Vissertje aan de Loswalweg in Stadspolders, een herenhuis aan de Venuslaan en het modelboerderijcomplex aan de Spirea. In de Vogelbuurt, Wielwijk en Crabbehof zijn de nog aanwezige oude structuren van belang. Dat geldt ook voor de opzet van de wederopbouw wijk, de verhouding tussen bebouwd en onbebouwd en enkele individuele gebouwen.

In al deze wijken gaan we dus zeer zorgvuldig met structuuraanpassingen om. In Sterrenburg is de loop van een karakteristieke Oostkil bepalend geweest voor het wijkontwerp.

Het oorspronkelijke 17e-eeuwse dorp Dubbeldam is uitgegroeid tot een groene woonwijk. Het dorpse karakter is nog voelbaar in de aanwezige groene ruimte, maar ook een deel van de historische wegen- en waterstructuur is nog intact en (de restanten van) twee buitenplaatsen Dubbelsteijn en Dordwijk.

Bereikbare stad

Verkeer en vervoer

Verblijven en een goede leefbaarheid staan centraal in de woonwijken en dat betekent dat we waar mogelijk gemotoriseerd verkeer beperken. We bevorderen het gebruik van openbaar vervoer en de fiets. Door actief vervoer te stimuleren, bewegen mensen meer en is er minder geluid van gemotoriseerd verkeer. Dat draagt bij aan gezondheid, luchtkwaliteit en een aantrekkelijke woonomgeving.

Het verkeer bundelen we op de verkeersaders, zoals A15, A16, N3, Laan der VN, Provincialeweg, Merwedestraat en Mijlweg. Op de vaak doorsnijdende stadsassen die de verbinding vormen tussen de buitenwijken en het centrum (wijkontsluitingswegen) is de auto-intensiteit hoog. Hier staat de balans tussen leefbaarheid en toegankelijkheid onder druk. In verblijfsgebieden (woongebieden) moet het verblijven voorop staan: gemotoriseerd verkeer is ondergeschikt, met uitzondering van een aantal straten. Daar waar het kan wordt de snelheid verlaagd naar 30 km/u. Er zijn verkeersaders waar de fiets en/of het openbaar vervoer prioriteit hebben (zoals de Krispijnseweg en Noordendijk). Een goede bereikbaarheid van de woningen aan de rand van de stad, bij voorkeur per openbaar vervoer of de fiets, is een blijvend aandachtspunt. Recreatieve knooppunten zijn redelijk bereikbaar per auto, net als de sportterreinen. Ook hiervoor zetten we in op vervoer te voet, per fiets of openbaar vervoer, waaronder de Waterbus.

Gezonde stad

Milieu

Externe veiligheid

Langs de randen van de woonwijken zijn hoofdtransportassen gesitueerd (Spoor, N3 en A16). Deze assen hebben een belangrijke functie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op basis van het nieuwe veiligheidsbeleid van het Rijk krijgen al deze transportassen aandachtsgebieden voor brand, explosie en toxiciteit toebedeeld. Deze aandachtsgebieden tellen respectievelijk 30, 200 en 1.500 meter. Daar waar nodig stellen we voorschriftengebieden vast (zie hoofdstuk 4 en bijlage 5).

Gezien de gevaarsetting leidt dat tot onderstaande bebouwingsvrije zones en voorschriftengebieden:

- Niet bouwen binnen 10-6 contour spoor, weg en water.
- Niet bouwen binnen brandaandachtsgebied spoor en weg (30 meter uit de zijkant van de infrastructuur).
- Spoor Dordrecht Lage Zwaluwe en A16 tracé N3 Moerdijkbrug en N3: altijd voorschriftengebied explosie (200 meter).
- Binnen explosie aandachtsgebied van industrie of bedrijven is altijd sprake van een voorschriftengebied.

Binnen de voorschriftengebieden explosie nemen we maatregelen aan gebouwen conform het besluit bouwwerken leefomgeving. Verder geldt dat binnen het explosie aandachtsgebied van spoor en N3 geen zeer kwetsbare functies mogen worden ontwikkeld.

Ter beheersing van het groepsrisico geldt dat het groepsrisico kleiner dient te zijn dan Gr< .75 maal de oriëntatiewaarde of een personendichtheid per hectare die hier mee correspondeert. Met uitzondering van het Weizigtpark (Thureborgh) waar een maximum groepsrisico geldt van 4 maal de oriëntatiewaarde. De hoogste overschrijding van

de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico (5.8 maal) in Dordrecht ligt ter plaatse van de wijken Nieuw Krispijn en Reeland. Op termijn streven we naar een oplossing van dit knelpunt door het vervoer van gevaarlijke stoffen niet door de stad te laten plaatsvinden.

Geluid

Het aspect geluid is gekoppeld aan het beoogde woonmilieu. Daarbij is een tweedeling gemaakt tussen rustig groen en suburbaan wonen enerzijds en stedelijk wonen anderzijds (zie hoofdstuk 4). Langs randen van rijkswegen, lokale wegen, spoorwegen en industrie- en bedrijventerreinen is een hogere geluidbelasting voor de eerstelijns bebouwing onder voorwaarden toelaatbaar. Naast de voorwaarden op woningniveau moet er aandacht zijn voor geluidluwe en groene plekken in het openbaar gebied, op korte afstand en goed bereikbaar voor omwonenden. Mensen ervaren daarbij minder geluidoverlast.

Luchtkwaliteit

Zoals in hoofdstuk 3 is aangegeven, streven we naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit met zicht op de WHO advieswaarde. De belangrijkste maatregelen richten zich dan ook op duurzame mobiliteit. In het kader van de luchtkwaliteit blijft langs de A16 bij Wielwijk een zone van 80 meter vrij van woningbouw en scholen. Op basis van het besluit gevoelige bestemming luchtkwaliteit is er een zone van 300 meter (gemeten vanaf de zijkant van de N3 en A16) vastgesteld.

Hierbinnen is het niet mogelijk om voor luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen te vestigen. Tenzij men aantoont te voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit én pas nadat de GGD heeft geadviseerd.

Openbare ruimte

In woon- en werkgebieden met een normaal gebruik en onderhoud hanteren we het kwaliteitsniveau standaard. Hier gaat het om normaal gebruikte openbare ruimte op wijkniveau (het kwaliteitsniveau standaard is gekoppeld aan beeldkwaliteit B van de CROW-systematiek).

De streefwaarde voor buurtrecreatief gebruik is 10m2 per woning. Kenmerkend voor het gebied woonwijken is de relatief rustige omgeving, waarin het voor gezinnen goed wonen is en in de omgeving genoeg ruimte is om te spelen. De omgeving kan zowel ruim ingericht zijn met ruime plantsoenen en verzorgd openbaar groen, als ingericht zijn met groengebieden met een natuurlijke uitstraling. Hier staat het natuurbelang voorop en past men het kwaliteitsniveau hoogwaardig toe.

Het onderhoud is intensief waar het gaat om het nastreven van natuurontwikkeling – daar stimuleren we natuurlijke processen. Dit niveau passen we met name toe in de omgeving van groengebieden, de stadsranden en de ecologische groenzones. Ten aanzien van bebording, zwerfvuil en parkmeubilair houden we het kwaliteitsniveau standaard aan. Op percelen die tijdens de herstructureringsopgaven tijdelijk braak liggen, is ruimte voor initiatieven rondom stadslandbouw of andere vormen van tijdelijk gebruik.

Ondergrond

De verbetering van de bodemkwaliteit in de oudere wijken dient zo veel mogelijk op een natuurlijk moment (bij herontwikkeling) plaats te vinden. En moet zoveel mogelijk aansluiten bij het toekomstige gebruik van de locatie. Hierbij spelen gezondheidskundige en ecologische factoren een rol. Voor alle woonwijken geldt dat we verslechtering van de bestaande bodemkwaliteit zoveel mogelijk voorkomen.

De meeste wijken hebben de aanduiding ‘Wonen’ of ‘Achtergrondwaarde’. Dit betekent dat de bodem hier over het algemeen zeer schoon is. Deze kwaliteit moet behouden blijven. Dit geldt ook voor het jeugddorp nabij het Wantij,

dat een grondwaterbeschermingsgebied is. De kwaliteit van de bodem in de oudere wijken (Krispijn, Reeland, Staart-West) heeft de aanduiding ‘Industrie Heterogeen’. Dit houdt in dat er hier vanuit historisch gebruik een grotere kans op verontreinigingen is. Acute saneringslocaties zijn niet aan de orde en er is geen gevaar voor de gezondheid, maar in een woonwijk is de kwaliteit ‘Wonen’ wenselijk. In de wijken Wielwijk en Crabbehof is de bodemkwaliteit over het algemeen ‘Wonen’ en dat moet behouden blijven.

Gezondheid

We willen dat al onze inwoners langdurig gelukkig, gezond, veilig en zinvol meedoen in de samenleving. Hiervoor is voldoende ruimte nodig. Met name in de wijken Wielwijk, Crabbehof, Krispijn, Staart, Vogelbuurt en Sterrenburg 1 Oost waar de gezondheid van inwoners op sommige gebieden wat slechter is. Dit hangt onder meer samen met de sociaaleconomische status van inwoners en hun leefstijl. Bij ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving letten we daarom extra op het aspect gezondheid. Eén van de middelen is om een netwerk van fijnmazige vertakkingen te benutten. Dan gaat het bijvoorbeeld om de dijklinten, de killen, de lanen en parken, die het groen tot dichtbij de voordeur van iedere inwoner kunnen brengen.

Uitstekend vestigingsklimaat

Werken

Verspreid is ruimte voor enige kleinschalige, veelal ambachtelijke bedrijvigheid in lage milieucategorieën. We denken aan: werken aan huis, nieuwe woon-werk woningen, in bestaande ruimten, in plinten (begane grondlagen) onder woonbebouwing, rond winkelcentra en in bedrijfsverzamelgebouwen.

De ligging in woonwijken laat de vestiging van bedrijven die zich bezighouden met productie, op- en overslag van gevaarlijke stoffen niet toe. Behalve hoeveelheden beneden de ondergrenzen zoals genoemd in de richtlijn PGS15[3]. Werkfuncties zijn bij voorkeur aanwezig rondom centrale winkelcentra of langs de hoofdassen, vanwege de verkeer aantrekkende werking die kan optreden. Detailhandel en wijkgerichte maatschappelijke voorzieningen komen voor, maar uitsluitend in en rondom de wijkcentra.

3 De PGS 15 zijn richtlijnen vanuit het Rijk over de manier van (tijdelijke) opslag van verpakte gevaarlijke stoffen over brandveiligheid, arbeidsveiligheid en milieuveiligheid.



Klimaatbestendig

Klimaatadaptatie

Sommige woonwijken zijn versteend, waardoor hittestress een probleem kan zijn. Ook is er niet altijd ruimte voor groen in de straten, waardoor water niet vast te houden is en het riool bij extreme neerslag overbelast kan raken. Door karakteristieke uitdagingen in een aantal wijken is klimaatadaptatie belangrijk.

In het traject stresstest en risicodialogen zijn de probleemgebieden in Dordrecht geïdentificeerd op wateroverlast, hitte en droogte. Bij werkzaamheden kunnen we deze problemen aanpakken. De ruimte is echter beperkt op de meeste van deze plekken en in de wijken in het algemeen. We richten ons daarom op multifunctioneel groenblauw ruimtegebruik. Het groenblauw inrichten van deze wijken verbetert de leefkwaliteit in deze wijken. Dat komt door de verkoelende werking en het positieve effect op wateroverlast, biodiversiteit en gezondheid van de inwoners en de leefomgeving.

In de woonwijken moeten we bewoners activeren om hun tuin te vergroenen en schaduwrijke plekken te creëren. We gaan op zoek naar mogelijkheden in het openbare terrein voor extra waterberging en verkoelende maatregelen en we willen een betere doorstroming van oppervlaktewater bevorderen. Dit allemaal om hittestress aan te pakken en de waterkwaliteit te verhogen.

Voor waterveiligheid dienen we per woonwijk te kijken wat de opgave is voor evacuatie indien er een risico is op een overstroming. Door kwetsbare groepen, beschikbare droge plekken en de impact van een overstroming in kaart te brengen, beoordelen we welke opgave overblijft voor de crisisbeheersing.



Energieneutraal

In de woonwijken met een relatief hoge gebouwdichtheid is een warmtenet doorgaans de meest kosteneffectieve warmteoptie. Voor particuliere woningen ontwikkelen we een stapsgewijze aanpak.

Crabbehof is één van de kansrijke wijken om als eerste wijk van Dordrecht van het aardgas af te gaan en aansluiting op een warmtenet te krijgen. Daarnaast is er in deze wijk sprake van een vervangingsopgave van broze aardgasleidingen voor 2025. Dat maakt een flinke maatschappelijke winst mogelijk als we vervanging met een nieuw gasnetwerk kunnen voorkomen. Samen met bewoners zetten we in op een gebouwde omgeving die aardgasvrij-klaar is in 2030. Dat betekent dat bewoners op de hoogte zijn, hun woning isoleren, bereid zijn tot energiebesparende maatregelen en hun gedrag veranderen.



Biodiversiteit

Ecologie & groen

Wonen domineert en dat beperkt de ruimte voor flora en fauna. Toch heeft de stad voldoende plekken met (hoge) ecologische waarden, zoals de Essenhof en het Wielwijkpark. Ook de woningen en kleine groenelementen in tuinen en erven spelen een belangrijke rol in stedelijke ecologie. Verder speelt groen een grote rol in de zone langs de A16 bij Wielwijk en het Wielwijkpark. Bovendien zijn er een aantal landgoederen. De robuuste groene en blauwe verbindingen, het Wantij en de Dordwijkzone zijn voor de stad kenmerkende groene zones.

Het behoud en verhogen van biodiversiteit is belangrijk in woonwijken. Belangrijke speerpunten voor de woonwijken zijn een natuurinclusieve inrichting en optimaal ecologisch beheer. De Stedelijke Ecologische Structuur (SES) ligt ook in en dichtbij de woonwijken. Mogelijkheden om de SES te versterken werken we uit in gebiedsprogramma's. Bij alle ontwikkelingen in woonwijken kijken we zorgvuldig naar de effecten op beschermde flora en fauna. Vanwege de beeldbepalende, esthetische, ecologische en klimaatadaptatieve waarde is het aanwezige groen waardevol en behoudt het de groenbestemming.

Aanvullende, specifieke acties en programma's

- Stimuleren vergroenen tuinen.
- Evacuatieplan waterveiligheid per woonwijk.

Aandachtspunten vanuit de impactbeoordeling

Doel 1: Aantrekkelijke stad

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Amstelwijck	Ontwikkeling valt grotendeels buiten verzorgingsgebieden van bestaande basisvoorzieningen.

Doel 2: Bereikbare stad

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Amstelwijck / Wilgenwende	Inzetten op vermindering autogebruik en stimuleren OV- en fietsgebruik: aansluiting op fietsnetwerk richting stad.

Doel 3: Gezonde stad

Externe veiligheid

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Amstelwijck	De omvang van de ontwikkeling vraagt om nieuwe basisvoorzieningen. De locatie van kwetsbare objecten dient zorgvuldig gekozen te worden met in achtneming van de aanwezige risicobronnen.

Geluid

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Amstelwijck	Gelegen nabij de geluidsbronnen de A16, N3, het spoor en industrieterrein Dordt West.

Luchtkwaliteit

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Amstelwijck	Gelegen in de nabijheid van zowel de A16 als de N3. Dit zijn twee bronnen van luchtverontreinigende stoffen.

Groen

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Amstelwijck	Deze woningbouwontwikkeling vindt plaats in een gebied waar nu veel groen aanwezig is. Inpassing van voldoende groen en het creëren van verbindingen met het groene buitengebied kunnen de nieuwe woonwijk aantrekkelijk maken.
Sterrenburg e.o.	Voor een randstedelijke woonwijk is het aandeel groen hier beperkt. In de directe omgeving is echter veel groen aanwezig. Het is van belang goede verbindingen met dit groen te behouden en te versterken.



Doel 5: Klimaatbestendige stad

Waterveiligheid

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Amstelwijck	Deze grote ontwikkeling geeft druk op de capaciteit van vluchtroutes en voorzieningen gericht op water-veiligheid.

Groenblauwe structuur en klimaat

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Amstelwijck	Bij de ontwikkeling van Amstelwijck wordt het uitgangspunt gehan-teerd dat 40 procent van het plan-gebied wordt ingericht met groen en water. Desondanks neemt het aandeel groen af en de verharding toe ten opzichte van de huidige situatie.
De Hoop	Bij de planuitwerking van De Hoop dient aandacht te zijn voor klimaatbestendigheid, omdat de plaats waar de ontwikkeling is gepland in de huidige situatie een hoog aandeel groen kent.

Doel 6: Energieneutrale stad

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Amstelwijck	Inzetten op aansluiting op het warmtenet en all-electric oplossin-gen.

Doel 7: Biodiverse stad

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Amstelwijck	Door middel van de Killen kun-nen ecologische verbindingen tussen Landgoed Gravenstein, het Wielwijkpark en de water- en groenstructuren van Sterrenburg worden gerealiseerd.
	Vanwege de omvang van de ont-wikkeling, ligging nabij de N3 en A16 en de relatief kleine afstand tot stikstofgevoelige habitattypen is Amstelwijck een aandachtspunt wat betreft stikstof.
Hastingsweg	Vanwege de omvang van de ont-wikkeling en de relatief kleine afstand tot stikstofgevoelige habi-tattypen is de ontwikkeling aan de Hastingsweg een aandachtspunt wat betreft stikstof.
De Hoop	Vanwege de relatief kleine afstand tot stikstofgevoelige habitattypen is de ontwikkeling De Hoop een aandachtspunt wat betreft stik-stof.

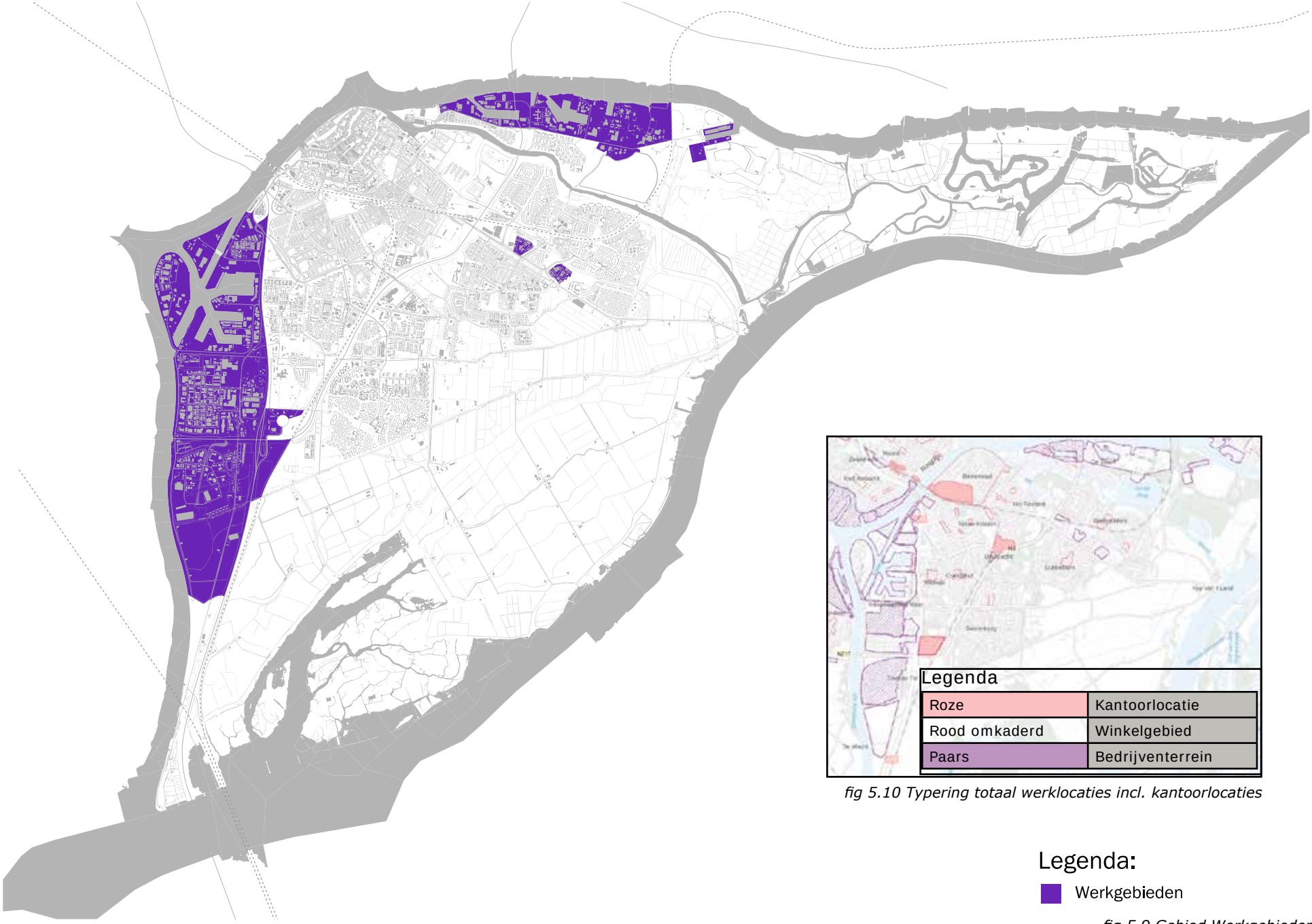


fig 5.10 Typering totaal werklocaties incl. kantoorlocaties

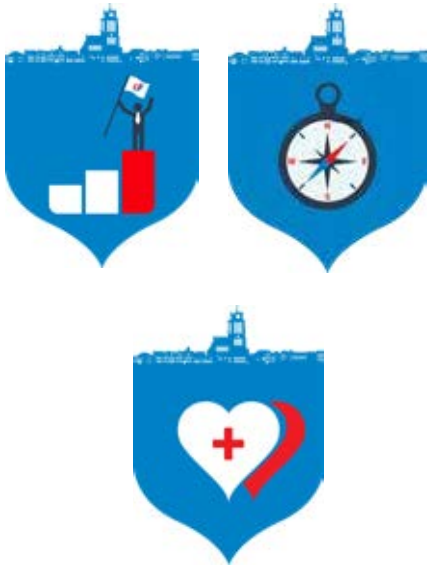
Legenda:

Werkgebieden

fig 5.9 Gebied Werkgebieden

5.3 Werkgebieden

Prioritaire doelen: Uitstekend vestigingsklimaat, Bereikbare stad en Gezonde stad



De werkgebieden beslaan de locaties waar het werken voorop staat. Dit gaat over de bedrijventerreinen, industriegebieden en één kantoorlocatie. Dit betekent niet dat er in de andere gebieden niet gewerkt wordt, maar in dit gebied is dit duidelijk de hoofdfunctie. In het werkgebied moet een groot deel van de groeiopgave, het toevoegen van 4.000 banen, plaatsvinden. Alleen indien er specifiek te onderscheiden randvoorwaarden zijn, zoals bij milieuzonering, benoemen we de categorieën apart (industrie, bedrijven, kantoren).

Werkgebieden op de kaart

De Zeehaven Dordrecht en terreinen rondom de Eerste, Tweede en Derde Merwedehaven behoren tot de industrieterreinen. De terreinen zijn geluid gezoneerd en liggen vooral in het noorden (zie fig. 5.11). De bedrijventerreinen liggen voornamelijk langs de westelijke oever van de stad. Dit gaat met name om Dordtse Kil I, II, III en IV en Amstelwijck West. Daarnaast zijn er enkele relatief kleinere terreinen langs de Mijlweg/Dokweg, zuidzijde Baanhoekweg en in de corridor langs de provinciale weg. Businesspark Amstelwijck is ten slotte de enige kantoorlocatie.

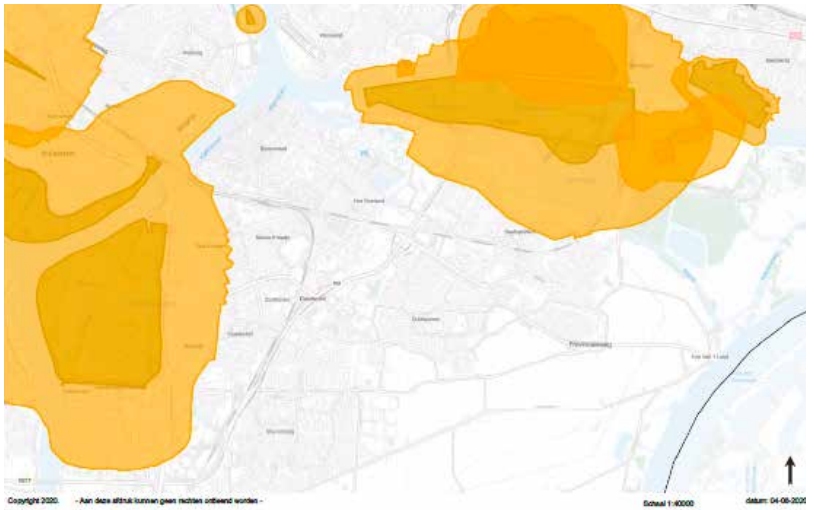


fig 5.11 Gezoneerde bedrijventerreinen

Sturingsfilosofie werkgebieden

Hier ligt het initiatief voor ontwikkelingen bij derden. De rol van de gemeente is passiever en met name gericht op het toetsen aan gestelde kaders. De kaderstelling in dit gebied is ruim, zodat er binnen die grenzen ruimte is voor ondernemen. Mogelijke milieuhinder bepaalt de grenzen van wat mogelijk is.

De opgave in de werkgebieden is dat we ruimte houden voor bedrijven met een hogere milieucategorie, die zich qua contour niet verhouden tot andere functies. Verder is het van belang om, gezien de opgave in binnenstedelijk gebied, ruimte te zoeken voor bestaande bedrijven die nu krap zitten, zodat ze op andere plekken kunnen groeien. Als gemeente zetten we daarom ook een actiever grondbeleid in, met de inzet op strategische verwerving en sturing op uitgifte. Waarbij we veel meer gaan sturen op wat het bedrijf de stad en de regio oplevert als het gaat om banen, clusterversterkende activiteiten, etc.

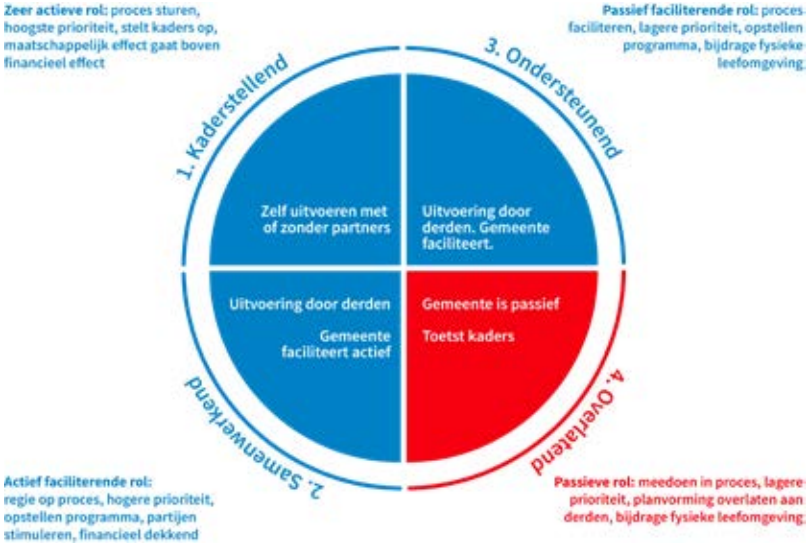


fig 5.12 Rol gemeente in gebied Werkgebieden

Aantrekkelijke stad

Wonen

Nieuwe woningbouw is op de werkgebieden uitgesloten. De functie werken overheerst hier en de milieuzonering die hier geldt, past niet bij wonen. Bestaande woningen zoals in Wieldrecht langs de Rijksstraatweg en incidentele bedrijfswoningen blijven. De stad wil kunnen groeien en daarmee invulling geven aan de woningbouw opgaven.

Welstandsniveau

In de werkgebieden geldt het welstandsniveau welstandsvrij. De zones binnen 50 meter vanaf de doorgaande wegen vallen onder het welstandsniveau regulier. De Zeehaven, Logistiek Park Dordtse Kil IV en Bedrijvenpark Amstelwijck vallen onder het welstandsniveau ontwikkeling. Rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten vallen onder het welstandsniveau intensief.

Hoogbouw

De maximale bebouwingshoogte is op bedrijventerreinen en industriegebieden 25 meter, maar wordt gedifferentieerd naar omgevingsaspecten. In havengebieden is het realistisch dat bouwwerken, die geen gebouwen zijn (zoals hijskranen en fabriekspijpen), hoger kunnen zijn. Hiervoor zijn altijd maatwerkoplossingen mogelijk. Op de kantorenlocatie is medium hoogbouw goed mogelijk (tot 50 meter).

Voorzieningen

Op industrieterreinen ambiëren we functiemenging niet. Ook op de bedrijventerreinen is gebruik primair gericht op bedrijven, maar beperkte menging met detailhandel is mogelijk. Dit kan alleen plaatsvinden wanneer sprake is van extreem ruimtebeslag, zoals bouwmarkten, tuincentra of een thematische clustering, zoals bij de meubelboulevard, de autodealers aan de Mijlweg of grootschalige leisure concepten. Detailhandel dient zich te beperken tot de beter bereikbare plekken en moet niet concurreren met andere centra of de binnenstad.

Concreet kunnen we onderzoek doen naar de ontwikkeling van een maritieme campus voor binnenvaart. Op de kantoorlocatie Amstelwijck Businesspark is incidenteel aanvullende horeca ter ondersteuning van de bedrijfsfunctie toegestaan, zoals de realisatie van een hotel met oplaadpunten voor elektrische auto's en vergaderfaciliteiten.

Cultuurhistorie

De 17e-eeuwse polder- en dijkstructuren van de polder Wieldrecht en van de 18e- en 19e-eeuwse Beerpolder zijn grotendeels verdwenen. De karakteristieke Westkil is nog deels aanwezig. Het oorspronkelijk 17e-eeuwse buurtschap Wieldrecht is ontstaan bij het veer op 's Gravendeel. In mei 1940 is de oude kern verwoest en weer opgebouwd. Het veer heeft tot de bouw van de Kiltunnel gefunctioneerd.

Door het gebied loopt van noord naar zuid de met bomen omzoomde Rijksstraatweg. Aangelegd rond 1820 als verbindingsweg tussen Amsterdam en Antwerpen. Deze functie is overgenomen door de snelweg A16. Langs de Rijksstraatweg ligt nabij de Wieldrechtse Zeedijk het buurtschap Tweede Tol. Door het rechttrekken van de Dordtsche Kil zijn de vele buitenplaatsen die direct aan de Kil lagen verdwenen.

Staart Oost kenmerkt zich door een combinatie van grienlandschap en industrie en hier bevinden zich de boven- en ondergrondse resten van het middeleeuwse Huis te Merwede. Dit is een Rijksmonument en een archeologisch monument op een cultuurhistorisch waardevolle plek. Verder is er industrieel erfgoed in dit gebied, onder andere de watertoren van Du-Pont. Bij nieuwe ontwikkelingen in de nabijheid van bovenstaande plekken houden we rekening met de cultuurhistorische waarden zodat we ze behouden en waar mogelijk kunnen versterken.

Bereikbare stad

Verkeer en vervoer

Uitgangspunt is dat werkgebieden goed bereikbaar zijn met de (vracht)auto vanaf de hoofdinfrastructuur N3 en A16. Openbaar vervoer of een alternatief hierop is gewenst. Denk aan een oplossing voor de laatste kilometer naar een OV-knooppunt. Gelet op de geschiktheid voor de vestiging van risicorelevante bedrijven zijn de terreinen aan de westzijde van de stad (Dordtse Kil I tot en met IV), de Zeehaven en de Staart Oost aangesloten op een stedelijke route gevaarlijke stoffen.

Waar mogelijk zijn werkgebieden multimodaal ontsloten voor goederenvervoer op spoor en water en maken we de gebieden geschikt voor de transitie naar elektrisch vervoer en/of deelvervoer. Voor het personenverkeer is de aansluiting op een goed fiets- en wandelnetwerk van belang om meer bewegen en fietsen te stimuleren en autogebruik waar mogelijk te beperken.

Op de locaties dient voldoende parkeergelegenheid te zijn. Het parkeren van met name grote voertuigen verdient aandacht. Specifiek gaat het dan om truckparking op Dordtse Kil 3.

Gezonde stad

Milieu

We willen milieuhinder door verkeer, onveilige situaties en milieuhinder als gevolg van de aanwezigheid van bedrijvigheid voorkomen. Daarom is het van belang om milieuzonering , functiemenging en externe veiligheid te betrekken bij de ruimtelijke inrichting van werkgebieden. De gemeente stelt verschillende eisen aan de inrichting van bedrijventerreinen, industrieterreinen en de kantorenlocatie.

Bedrijventerreinen / industriegebieden

Zonering/functiemenging

Op de bedrijventerreinen Dordtse Kil I, II, III, IV is vestiging van bedrijven tot maximaal milieuklasse 4 mogelijk. De gebruiksintensiteit van bedrijventerreinen is laag tot gemiddeld. Functiemenging komt beperkt voor, maar gelet op het grootschalige karakter van deze bedrijventerreinen is wonen uitgesloten. Op de industrieterreinen Zeehaven en Merwedehavens zijn bedrijven tot maximaal milieucategrorie 5.2 toegestaan. Het gebruik van deze terreinen is uitsluitend bestemd voor bedrijven. Woningen en zelfstandige kantoren zijn uitgesloten. Ook andere functies zijn in principe niet verenigbaar met het bedrijfsmatige karakter hier. Omgevingscondities zijn soms zodanig dat op bedrijven- en industrieterreinen alleen lagere milieucategorieën toelaatbaar zijn.

De overige terreinen zijn voornamelijk bedrijventerreinen waar vestiging van de bedrijfscategorieën 1 tot en met 3 zijn toegestaan. Deze zijn gelet op de afstand naar woonbebouwing niet geschikt voor de vestiging van risicorelevante bedrijven. Opslag en gebruik van gevaarlijke stoffen zijn hier toegestaan tot hoeveelheden die blijven onder de te hanteren ondergrenzen voor milieubelastende activiteiten zoals bedoeld in artikel 2.1 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Functiemenging is hier onder voorwaarden mogelijk.

Externe veiligheid plaatsgebonden risico/veiligheidscontour

De terreinen aan de westzijde van de stad (Dordtse Kil I t/m IV) zijn geschikt voor het toelaten van risicorelevante bedrijven. De zogenaamde categoriale inrichtingen uit het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen). Vanwege de relatief grote diversiteit van bedrijven moet er aandacht zijn voor de ligging van de 10-6 contour van het plaatsgebonden risico. Uitgangspunt daarbij is dat dit risico ‘binnen de poort’ blijft. Omdat de aanwezigheid van risicorelevante bedrijven niet samen gaat met de aanwezigheid van zeer kwetsbare en kwetsbare gebouwen en locaties, geldt een verbod tot het oprichten hiervan.

De Zeehaven van Dordrecht is een industrieterrein waar havengebonden en industriële activiteiten plaatsvinden. Een deel van de bedrijvigheid is risicorelevant en valt onder Bevi. Op basis van artikel 14 van het Bevi heeft het college van burgemeester en wethouders een veiligheidscontour voor een groot deel van de Zeehaven vastgesteld. Het plaatsgebonden risico (PR10-6) van de in het gebied aanwezige bedrijven mag deze veiligheidscontour niet overschrijden. Het gebied binnen de veiligheidscontour zetten we na het in werking treden van de Omgevingswet om naar een Risicogebied externe veiligheid - conform artikel 5.16 van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Binnen de veiligheidscontour mogen uitsluitend beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn die een functionele binding hebben met een aanwezig Bevi-bedrijf of met het gebied binnen de veiligheidscontour. Buiten de veiligheidscontour staan we op de industrieterreinen geen nieuwe kwetsbare objecten toe.

In het industriegebied Merwedehavens is nieuwe vestiging van risicorelevante bedrijven niet mogelijk. Dit als gevolg van de al aanwezige functiemenging in dit gebied, de slechte kwaliteit van de route gevaarlijke stoffen en de nabijheid van bestaande woonwijken. Voor Staart-Oost geldt dat nieuwe vestiging niet mogelijk is vanwege de ligging tegenover de woonwijk Merwepolder en het ontbreken van een route gevaarlijke stoffen. Uitbreiding van de bestaande vestiging is onder voorwaarden mogelijk.

Externe veiligheid groepsrisico

Ter beheersing van het groepsrisico heeft het Rijk een beleidswijziging doorgevoerd waarbij meer aandacht is voor een effectgerichte benadering van het groepsrisico (zie hoofdstuk 4 en bijlage 5). Ter beheersing van het groepsrisico stelt de gemeente aandachtsgebieden in. Kern van het beleid is dat brandaandachtsgebieden zo veel mogelijk beperkt blijven tot het eigen terrein. En dat explosie en gifwolkaandachtsgebieden niet reiken over woongebieden, kantoorlocaties en grootschalige detailhandel. Vrijstelling hiervan is onder voorwaarden mogelijk. Bij bestaande overschrijdingen streven we naar een permanente verbetering van de veiligheidssituatie. Hierbij hanteren wij Beste Bestaande Technieken (BBT) en waar nodig BBT+ als uitgangspunt.

Voor het groepsrisico binnen de veiligheidszone van de Zeehaven treffen we geen regeling. Hier verwachten we de hoogste mate van bewustzijn van risico's en zelfredzaamheid. Binnen de veiligheidszone volstaat het kader van de Wet milieubeheer ten aanzien van externe veiligheid en toepassing van best beschikbare technieken (BBT).

Kantorenlocatie

Zonering/functiemenging/externe veiligheid

Businesspark Amstelwijck is de enige kantoorlocatie in dit gebied. Een kantoorlocatie ligt dicht bij de hoofdverkeersverbindingen, in dit geval de A16 en de N3. Er kan sprake zijn van aanvullende voorzieningen, zoals een hotelfunctie, maar een groot aantal functies anders dan kantoren en leisure zijn vooralsnog uitgesloten.

Langs de randen van dit leefmilieu zijn hoofdtransportassen gesitueerd (spoor, N3 en A16). Deze assen hebben een belangrijke functie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op basis van het nieuwe veiligheidsbeleid van het Rijk krijgen al deze transportassen aandachtsgebieden voor brand, explosie en toxiciteit toebedeeld. Deze bedragen respectievelijk 30, 200 en 1.500 meter. Daar waar nodig stellen we voorschriftengebieden vast (zie hoofdstuk 4 en bijlage 5). Gezien de gevaarsetting leidt dat tot onderstaande bebouwingsvrije zones en voorschriftengebieden:

- Niet bouwen binnen 10-6 contour spoor, weg en water.
- Niet bouwen binnen brandaandachtsgebied spoor en weg (30 meter uit de zijkant van de infrastructuur).

Verder geldt dat binnen het explosie aandachtsgebied van spoor en N3 geen zeer kwetsbare functies mogen worden ontwikkeld.

Groepsrisico

Ter beheersing van het groepsrisico heeft het Rijk een beleidswijziging doorgevoerd waarbij meer aandacht is voor een effectgerichte benadering van het groepsrisico (zie hoofdstuk 4 en bijlage 5). Kern van het beleid is dat het groepsrisico kleiner moet zijn dan Gr< 1,5 maal de oriëntatiewaarde of een personendichtheid per hectare die hiermee correspondeert.

Geluid

Een drietal bedrijven- of industrieterreinen in Dordrecht betreft geluid gezoneerde industrieterreinen. Daar kunnen zogenaamde lawaaimakers zich vestigen. Het betreft de Zeehavens (onderdeel van het gezoneerde industrieterrein Groote Lindt/Dordt-West), de Staart en Derde Merwedehaven. Het totaal aan industrielawaai vanaf deze terreinen is beheerd en begrensd door een zogenaamde zonegrens en door hogere waarden bij nabijgelegen woningen.

Bij de invoering van de Omgevinsgwet is vastgesteld dat dit wordt omgezet naar zogenaamde geluidproductieplafonds (GPP's) voor industrieterreinen. De verdeling van de beschikbare geluidruimte op deze terreinen is vastgelegd in de betreffende bestemmingsplannen. Bij ontwikkelingen met geluidgevoelige functies (zoals wonen) binnen de zonegrens moet men rekeninghouden met het industrielawaai.

De overige bedrijventerreinen in Dordrecht zijn niet voor geluid begrensd. Daar gelden per bedrijf de geluidvoorschriften uit het Activiteitenbesluit of de milieuvergunning. Een uitzondering daarop is Dordtse Kil IV. Voor dat terrein is in het kader van verbrede reikwijdte een geluidverdeling in het bestemmingsplan opgenomen. Die moet ervoor zorgen dat de geluidgevoelige omgeving is beschermd tegen teveel geluid van het bedrijventerrein als geheel.

Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet decentraliseren de geluidregels voor bedrijven en vallen ze onder de bevoegdheid van de gemeente. In eerste instantie komen de regels neutraal over in de zogenaamde bruidsschat - het totaal aan regels dat overkomt van Rijk naar gemeenten. In de overgangsfase voert de gemeente samen met de Omgevingsdienst een heroverweging uit voor de benodigde en/of wenselijke geluidregels voor bedrijven en bedrijventerreinen.

Openbare ruimte

Het kwaliteitsniveau voor de inrichting is standaard. Hierbij richten we ons op het verbinden van de stad en de haven en zetten we in op de beleving hiervan. Dit kan onder meer door groene wandelroutes aan te leggen. Voorop staat dat de economische ontwikkelingen in balans moeten zijn met de omgeving. Dit betekent onder meer dat er voor iedereen – dichtbij en toegankelijk – aantrekkelijke (groene) plekken moeten zijn. Juist in de werkgebieden kan dit ten goede komen aan de ervaring van de gebruikskwaliteit.

Ondergrond

De bodemkwaliteit van de bedrijventerreinen en industrieterreinen is ‘industrie’ en deze mag bij ontwikkelingen ook toegepast worden. Verder verdient het aandacht om de bodemkwaliteit af te stemmen met het huidige en toekomstige functiegebruik van een locatie. De bodemkwaliteit van de kantorenlocatie is in principe bouwrijp voor de realisatie van nieuwe kantoren. De ondergrond is geschikt voor de aanleg van een warmtekoude opslag. De warmte- en koudevraag van kantoren is ideaal voor een collectief open W(armte)K(oude)Opslag systeem als alternatief voor het gebruik van aardgas.

Uitstekend vestigingsklimaat

Werken

Voor de doorontwikkeling van de Zeehaven zijn we een samenwerkingsovereenkomst met het Havenbedrijf Rotterdam aangegaan. Het uitgangspunt is dat we de Zeehaven, de Eerste, Tweede én Derde Merwedehaven zoveel mogelijk gebruiken voor activiteiten die daadwerkelijk havengebonden zijn. Voor het gebied van de Eerste en Tweede Merwedehaven richten we ons op het versterken van het maritiem cluster. Voor de Derde Merwedehaven zoeken we ook een meer ‘natte’ invulling. De Zeehaven en de Merwedehavens zijn inwaarts gezoneerd, waarbij bedrijfsvestiging tot maximaal categorie is 5.2 toegestaan.

Bedrijventerreinen zijn zodanig gezoneerd dat de kapitaalintensieve bedrijvigheid op deze bedrijventerreinen is beschermd. Ruimte voor aanvullende bedrijven in de maritieme sector ligt onder andere op de bedrijventerreinen Dordtse Kil I, II en III. De maximale milieucategorie is hier 4, maar kan door omgevingsfactoren lager zijn. Met de aanleg van Dordtse Kil IV bieden we ruimte voor groei in nieuwe en bestaande sectoren. Er is ruimte voor grote kavels en spelers, met een zichtbaarheid en representativiteit naar de snelweg. De nadruk ligt op schone sectoren als smart logistics en dienstverlening. Met de herstructurering van Louterbloemen en upgrading van Dordtse Kil I, II en Amstelwijck-west houdt de gemeente de kwaliteit van de werkgebieden op peil.

Businesspark Amstelwijck richt zich op kantoren waarbij een goede bereikbaarheid voorop staat. Ook de zichtrelatie met de snelweg en een representatieve uitstraling daar naartoe zijn van belang. Aanvullend op de kantoorruimte is enige bedrijfsruimte toegestaan. Ligging in een kantorenlocatie zorgt voor beperkingen. Dat maakt de vestiging van bedrijven die zich bezighouden met productie, op- en overslag van grotere hoeveelheden gevaarlijke stoffen niet mogelijk. Met uitzondering van bedrijven die een beperkte hoeveelheid gevaarlijke stoffen opslaan onder de richtlijn PGS 15.

Technische innovatie in de maakindustrie

Bedrijven zijn zelf toonaangevend bezig met innovatiekracht op de eigen locatie. Dit doen zij om in de markt te blijven. De gemeente stimuleert deze (technische) innovatie in de maakindustrie (voor het behoud van een concurrerende positie en werkgelegenheid) en koppelt dit aan onderwijs.

Dit betekent dat we bedrijven ruimte moeten blijven bieden om te kunnen groeien. Soms kan dat niet op de bestaande locaties door beperkte fysieke ruimte of milieuruimte. In dat geval kijken we of we bedrijven op een andere plek in Dordrecht of in regio (regionale afstemming) kunnen faciliteren. Hetzelfde geldt voor start-ups die zich nu hebben gevestigd in de Duurzaamheidsfabriek/Leerpark. De uitdaging is om die bedrijven in de groeicurve en uitstroom te faciliteren naar reguliere werklocaties.

Verdichten, herontwikkelen en leegstand opvullen

Revitaliseren van bestaande werkgebieden staat hoog in het vaandel. Bijvoorbeeld de Zeehaven, met aandacht voor duurzaamheid, circulaire economie en watergebonden bedrijvigheid. Vanuit de gedachte dat we binnen de verstedelijkingscontour bouwen, zet de gemeente in op het opvullen van de aanwezige leegstand en op het verdichten en herontwikkelen van bestaande (verouderde) bedrijventerreinen (met bedrijfsfuncties).

Klimaatbestendig

Klimaatadaptatie

Het terrein in de werkgebieden is grotendeels in particulier bezit. Dit betekent dat we de bedrijven moeten stimuleren om op hun eigen terrein adaptatiemaatregelen te treffen, als we dit gebied klimaatadaptief willen inrichten.

We onderzoeken hoe effectief het is om als gemeente subsidie, heffingskorting of andere maatregelen te implementeren zodat de werkgebieden sneller klimaatadaptief denken. Een voorbeeld is het subsidiëren van een statisch waterdak. Daarnaast kijken we of we als gemeente adaptatiemaatregelen kunnen nemen op publiek terrein, zonder de functionaliteit van het gebied te beschadigen.

Voor de ontwikkeling van Dordtse Kil IV en Businesspark Amstelwijck stellen we eisen betreffende een klimaatadaptieve inrichting aan investeerders en ontwikkelaars. Voor bestaande bedrijventerreinen moeten we de huidige situatie aanpassen bij structureel onderhoud, zodat het klimaatadaptief wordt. Op basis van de uitkomsten van de stresstesten en risicodialoog komen vooral hittestress en wateroverlast naar voren als klimaatadaptatie knelpunten in de werkgebieden. Op deze onderwerpen moeten we dus extra nadruk leggen wanneer er een fysiek project plaatsvindt.

Wantijzone

Het gebied aan de noordzijde van de Baanhoekweg ligt in de Wantijzone. Hier is het van belang om te onderzoeken of de oevers natuurvriendelijk aan te leggen zijn. En of men recreatieve verbindingen over en langs het Wantij kan creëren voor het maken van grote en kleine rondjes. Dit vergroot de bereikbaarheid met de fiets en verbetert het welzijn van de medewerkers en bezoekers. Daarnaast is het van belang om te onderzoeken of dit relatief hoog liggende gebied een functie als schuillocatie kan vervullen bij extreem hoog water. Op momenten waarbij het binnendijks gebied van de stad dreigt te overstromen.

Energieneutraal

Zonne-energie

In de werkgebieden is veel dakruimte die men kan benutten voor opwekking van elektriciteit. Dat biedt kansen voor lokale benutting voor elektrische mobiliteit.

Circulariteit

De werkgebieden zijn plaatsen waar bij uitstek kansen liggen voor de circulaire economie. Doordat veel bedrijvigheid relatief dicht bij elkaar zit, is er op zeer lokale schaal uitwisseling van materialen en grondstoffen mogelijk. We zetten in op korte ketens. Samen met de aanwezige bedrijven verkennen we welke circulaire mogelijkheden er zijn. Ook zetten we bij acquisitie en verplaatsing van bedrijven in op circulaire toepassingen in bouw en gebruik.

Bovendien bevinden zich hier al meerdere recyclingbedrijven die zich bezighouden met waardecreatie voor gebruikte materialen. Voorbeelden zijn Jansen Recycling en HVC. De milieustraat bevindt zich in een industriegebied en is een plek die steeds meer moet fungeren als grondstoffenbank voor particulieren én voor bedrijven.

Biodiversiteit

Ecologie en groen

De ecologische waarde van het werkgebied lijkt, vanwege het grotendeels verhard oppervlak en het weinig aanwezige groen, beperkt. Toch hebben verschillende planten en dieren zich aangepast aan de overwegend versteende omgeving en is verspreid over het werkgebied groen aanwezig. Het werkgebied draagt daarom bij aan de gemeentelijke biodiversiteit. De grotere groengebieden zijn bijvoorbeeld de bosschage bij Louterbloemen en het groen in het noordelijk deel van de Krabbengors. De bomenrijen, zoals langs de Rijksstraatweg en Wieldrechtse Zeedijk en de brede bermen zorgen voor een groene verbinding met de omgeving.

Het behouden en verhogen van de biodiversiteit is belangrijk in werkgebieden. Het is belangrijk om met natuurinclusieve inrichting meer ruimte te maken voor groen. Denk aan het verzachten van harde oevers in het getijdenlandschap, het versterken van de bomenstructuur in de dijklinten (zoals de Wieldrechtse Zeedijk) en het natuurvriendelijker inrichten van de killen.

De Stedelijke Ecologische Structuur (SES) ligt in en dichtbij de werkgebieden. De terreinen in de Corridor liggen in een stedelijke ecologische zone, waar extra aandacht moet zijn voor de effecten op ecologie. Mogelijkheden om de SES te versterken werken we uit in gebiedsprogramma's. Vanwege de beeldbepalende, esthetische, ecologische, gezondheidswaarde en klimaatadaptatieve waarde is het aanwezige groen waardevol en behoudt het de groenbestemming.

Aanvullende, specifieke acties en programma's

- Verkenning mogelijkheden transformatie naar woningbouw voor het gebied ten westen van het voormalig Lipsterrein aan de Staart.
- Verkenning ontwikkeling Maritieme Campus voor de binnenvaart.
- Onderzoek naar maatregelen (o.a. subsidies) om werkgebieden sneller klimaatadaptief te maken.

Aandachtspunten vanuit de impactbeoordeling

Doel 4: Uitstekend vestigingsklimaat

Koploper in de maritieme maakindustrie

Woningbouwopgave	Ruimte bieden aan huisvesten voor arbeiders bij de nabijgelegen woningbouwontwikkelingen.
	Geluidbelasting of lichthinder bij uitbreiding van de havengebonden maritieme maakindustrie in de nabijheid van (nieuwe) woongebieden.
Arbeidsplaatsen	De focus op maritieme maakindustrie vastleggen in het omgevingsplan. Dit moet wel passen binnen de (Europese) regels ten aanzien van vrijheid van vestiging.

Koppelen van onderwijs- en arbeidsmarktbeleid

Woningbouwopgave	Ruimte vrij maken voor busverbinding(en) tussen het Leerpark en de bedrijventerreinen aan de westkant van Dordrecht.
Arbeidsplaatsen	Afspraken maken met bedrijven voor het bieden van stageplaatsen voor studenten van Dordrecht.

Revitaliseren van bestaande bedrijventerreinen

Woningbouwopgave	Optimaliseren van fietsverbinding(en) tussen de bedrijventerreinen en de stations van Dordrecht.
Arbeidsplaatsen	Om te voorkomen dat duurzaamheidseisen een (te grote) drempel vormen voor nieuwe bedrijven.

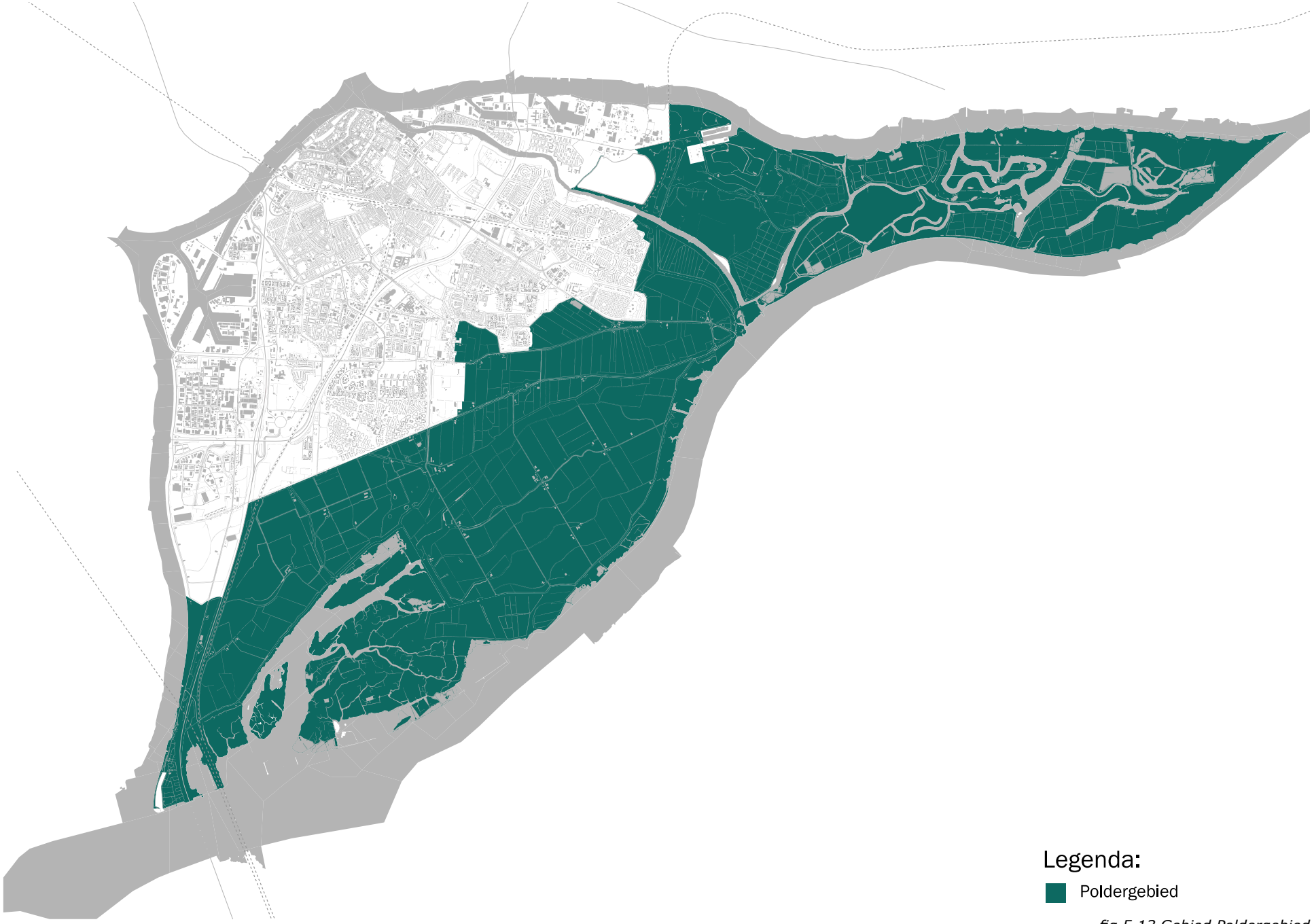


fig 5.13 Gebied Poldergebied

5.4 Poldergebied

Prioritaire doelen: Biodiversiteit en Gezonde Stad



Ons poldergebied is uniek en dat willen we behouden en beschermen. Dit komt ten goede aan de biodiversiteit en de natuurwaarden. Ontwikkelingen moeten bijdragen aan de karakteristieke eigenschappen van het landschap. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering is ongewenst. We bouwen binnen de stedelijke contour, en dat betekent dat we inzetten op behoud van ons poldergebied.

De waarden van het poldergebied

Voor het hele poldergebied geldt dat nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn, maar dat deze cultuurhistorische waarden respecteren en landschapskwaliteiten toe moeten voegen. Daarnaast moet de balans tussen het landgebruik en de kwaliteit van het landschap, bodem, water en lucht verbeteren. Het open poldergebied heeft een belangrijke emotionele waarde voor de Dordtenaren en een aantrekkelijke waarde voor bezoekers en nieuwe Dordtenaren. We streven naar een zachte overgang van drukkere gebieden naar het poldergebied en willen de aantrekkelijke polders toegankelijk maken door deze onderdeel te laten zijn van een langzaam verkeersnetwerk (fietsen en wandelen).

Bovendien heeft het een cultuurhistorische waarde (met name polder De Biesbosch, die door de provincie Zuid-Holland als cultuurhistorische parel is bestempeld), een natuurhistorische waarde (de Dordtse en Sliedrechtse Biesbosch), een economische waarde (uitstekende landbouwgrond), een ecologische én een recreatieve waarde (de Nieuwe Dordtse Biesbosch).

Sturingsfilosofie poldergebied

De filosofie is in het poldergebied behoudend van aard en is gericht op het behoud van natuur- en landschappelijke waarden. We verbinden deze natuurwaarden aan binnenstedelijke ecologische structuren van de Dordwijkzone en Wantijzone. De gebruiksintensiteit is vrij laag, maar laat wel een lichte verruiming van extensieve recreatie en horeca toe. De gemeente toetst aan de gestelde kaders.

De zuidelijke stadsrand vormt een bijzonder overgangsgebied tussen de stad, de Nieuwe Dordtse Biesbosch en het agrarische buitengebied. Ontwikkelingen in dit gebied toetst de gemeente aan de intrinsieke kwaliteiten daarvan (de kwaliteitspijlers), te weten: ruimtebeleving, afwisselend landschap, weidsheid, waterranden, historie en erfgoed en beleving.

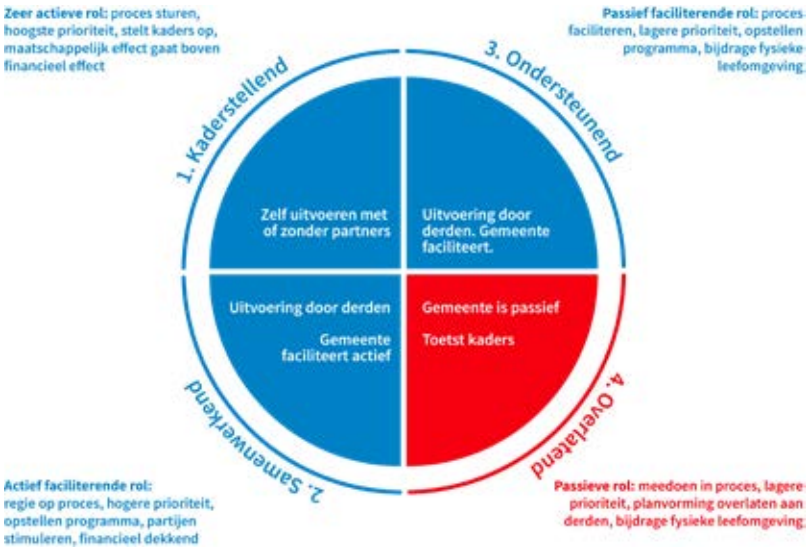


fig 5.14 Rol gemeente in gebied Poldergebied

Aantrekkelijke stad

Wonen

De Biesbosch maakt Dordrecht aantrekkelijk als woonstad. Dit unieke natuurgebied moeten we juist beschermen. Wonen in dit buitengebied is zodoende in principe niet toegestaan. Alleen in het geval van een agrariër is incidenteel en onder voorwaarden ruimte voor bedrijfswoningen.

Welstandsniveau

In het poldergebied geldt het welstandsniveau regulier. Rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten vallen onder het welstandsniveau intensief.

Hoogbouw

In het poldergebied past in principe geen hoge bebouwing. Hogere bouwwerken als een lichtmast of een uitkijktoren zullen waar mogelijk landschappelijk ingepast worden.

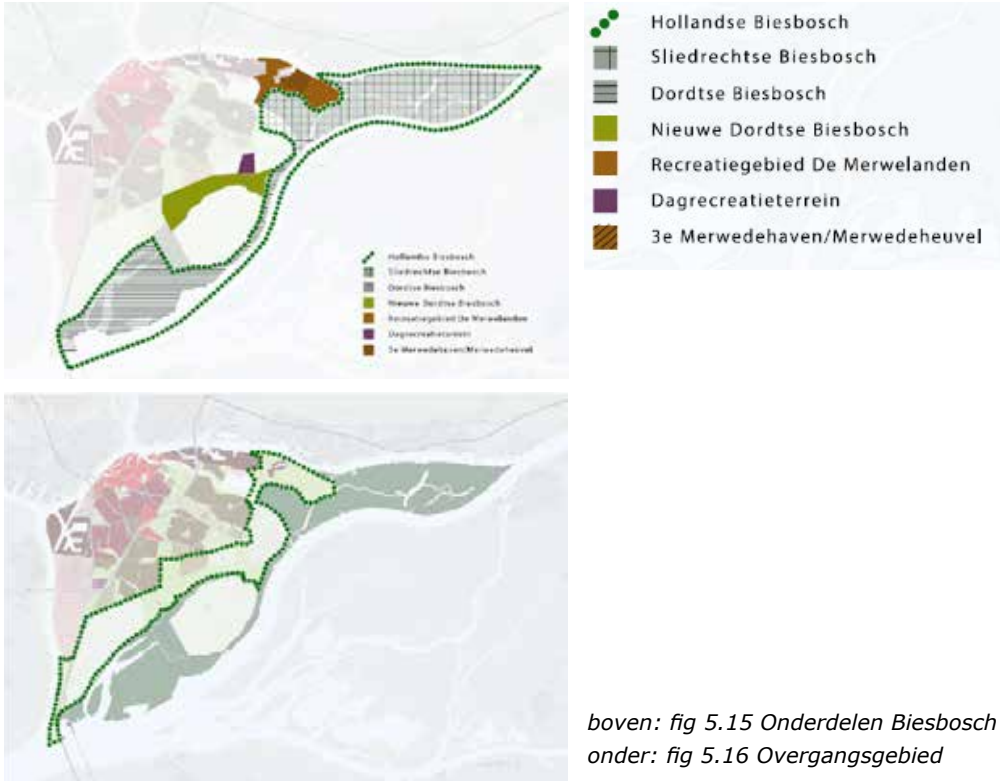
Voorzieningen

We vergroten de mogelijkheden voor extensieve recreatie en horeca in het buitengebied, maar moeten de natuurwaarden te allen tijde beschermen. In het overgangsgebied is intensievere recreatie toegestaan en clusteren we ontwikkelingen op het gebied van recreatie. Denk hierbij aan het Speelbos bij de Viersprong, het dagrecreatieterrein en de ontwikkeling van het recreatiegebied Merwedeheuvel op de voormalig stortplaats. Hiervoor stellen we randvoorwaarden voor ontwikkelingen in de Merwelanden op. Ook de strook aan de westzijde van de A16 valt onder het poldergebied. Door bestaande (Dordwijkzone en Wantijzone) en nieuwe verbindingszones brengen we de natuur van de Biesbosch als het ware tot in de stad en hiermee versterken we belangrijke entrees van Dordrecht. Door een goede zonering kunnen landbouw, natuur en recreatie naast elkaar bestaan en zich verder ontwikkelen.

Op die manier koppelen we enkele ‘hotspots’ van recreatie aan horeca. Deze groeien uit tot de recreatieknooppunten in het poldergebied. Ruimtelijke voorwaarde is dat de ruimte niet verrommelt.

Cultuurhistorie

In het poldergebied bevinden zich met name beschermingswaardige cultuurlandschappelijke elementen. Dordrecht heeft als stad en als eiland in de delta een bijzondere ontstaansgeschiedenis en een unieke relatie met het water en groen. De polder de Biesbosch is gerealiseerd in 1926 en is qua structuur en qua bebouwing nagenoeg in originele staat. De polder is door de provincie Zuid-Holland aangewezen als cultuurhistorisch kroonjuweel. De bebouwing, waaronder een aantal rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten, ligt hier het meest geclusterd rond kruispunten van ontsluitingswegen. Het versterken van de groenblauwe structuren binnen het poldergebied van Dordrecht is van grote cultuurhistorische waarde.



boven: fig 5.15 Onderdelen Biesbosch
onder: fig 5.16 Overgangsgebied

Bereikbare stad

Verkeer en vervoer

De bereikbaarheid voor landbouwverkeer is een belangrijk aandachtspunt. Recreatieve knooppunten zijn redelijk bereikbaar per auto. De overige gebieden hoeven per auto niet goed bereikbaar te zijn, maar moeten juist aantrekkelijk zijn voor fietsers en voetgangers. Dordrecht moet zich ontwikkelen tot een echte fietsstad, om de natuurbeleving en beweging te stimuleren. Daarbij vergeten we recreatief fietsen niet. Juist de verbinding vanuit de stad met en door het buitengebied per fiets staat hoog in het vaandel.

Naast het versterken van een fietspadenroute is er aandacht voor wandelpaden en meer rolstoeltoegankelijke paden. We onderzoeken de mogelijkheid om een (bewijzerde) groene oever fiets- en wandelroute te maken langs de dijken en sluiswandjes. Op die manier koppelen we recreatie en bereikbaarheid aan elkaar. De Wantijdijk is een geschikt voorbeeld.

De vaak smalle(re) dijken in het poldergebied zijn niet geschikt voor veel gemotoriseerd verkeer. De visie Het Groenblauwe Eiland van Dordrecht zet in op de toegankelijkheid van enkel bestemmingsverkeer en met name op een goede bereikbaarheid per fiets en per voet, de auto is hier ondergeschikt.

Kortom, het poldergebied is autoluw. Met het openbaar vervoer willen we het poldergebied via de drie toegangspoorten met OV hubs met natransport bereikbaar maken. Het gaat daarbij om de Louisa-Canneman polder (Schenkeldijk Beneden-Zeedijk), de Bovenpolder (Zuidendijk-Provinciale weg) en de Merwelanden.

Verder zetten we in op de bereikbaarheid van het poldergebied met de Waterbus. De huidige halte van de Waterbus bij de Biesbosch nodigt nu niet uit om uit te stappen. Maar er liggen hier veel kansen om een nieuwe toegang tot de Biesbosch te maken. Dit moet een aantrekkelijke groene entree voor wandelaars en fietsers zijn om het gebied te verkennen.

Gezonde stad

Milieu

In het Natura 2000-gebied richten we ons op het behoud en beschermen van de natuurwaarden (Wet natuurbescherming). Maatregelen op het gebied van energie en luchtkwaliteit liggen in elkaars verlengde. Met het uitvoeren van de energiestrategie ‘Drechtsteden energieneutraal 2050’ zetten we een belangrijke stap op weg naar het behalen van stikstofreductie, die deels ten goede kan komen aan de Natura 2000 gebieden op ons grondgebied. Momenteel werken wij samen met de provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant in een gebiedsgerichte aanpak om een oplossing van het stikstof probleem te realiseren.

Externe veiligheid

Intensieve recreatie dicht langs de N3 moeten we voorkomen vanwege de risico’s van de route gevaarlijke stoffen. Daarbij moeten we de effecten op het groepsrisico meenemen in de afweging.

Ook in het recreatiegebied de Merwelanden beoordeelt de gemeente bij nieuwe initiatieven voor recreatieve activiteiten de activiteit op de effecten op de beheersbaarheid en zelfredzaamheid.

Geluid

In het poldergebied en met name in het door de provincie aangewezen milieubeschermingsgebied (stilte) en in en nabij de Natura 2000-gebieden zijn rust en stilte het uitgangspunt. Wat daarbij wel of niet toelaatbaar is, bijvoorbeeld wat betreft evenementen, regelen we in het omgevingsplan en in de provinciale omgevingsverordening.

Luchtkwaliteit

Op het Eiland van Dordrecht zijn geen veeteeltbedrijven aanwezig, derhalve is dit aspect niet relevant in het poldergebied.

Openbare ruimte

Het kwaliteitsniveau voor de inrichting is sober en gericht op het behoud van de groene landschappelijke kwaliteit. We richten ons wel op het ontwikkelen en aanleggen van groene langzame verkeerroutes van de voordeur naar het buitengebied. Denk daarbij aan bewegwijzerde wandel- en fietsroutes, voorzieningen als fietsparkeerplaatsen en zit- en picknickbanken die zorgen voor een gastvrije uitstraling in het poldergebied. Een veelvoud aan informatieborden is ongewenst.

In datzelfde buitengebied willen we afspraken maken met het Waterschap Hollandse Delta om daar waar mogelijk de grasdijkkruinen open te stellen voor wandelaars.

Ondergrond

In het poldergebied kennen we in principe alleen schone grond met de klasse ‘achtergrondwaarde’. Dit willen we zo houden. Zeker gezien de functie als voedselproducent is het van belang dat de bodem vrij is en blijft van verontreiniging. Ook zijn er grondwaterbeschermingsgebieden bij het jeugddorp vlakbij het Wantij en bij Kop van ‘t Land. Hier staan we geen nieuwe recreatieve ontwikkelingen of bouwmogelijkheden toe vanwege aantasting van het gebied.





boven: fig 5.17 Deelgebied 1
onder: fig 5.18 Deelgebied 2

Uitstekend vestigingsklimaat

Werken

Op het Eiland van Dordrecht zijn (delen van) Kop van 't Land, polder de Biesbosch, polder de Zuidpunt en de Bovenpolder van belang voor de voedselproductie. Hier staat grondgebonden land- en tuinbouw centraal. We geven ruimte aan duurzame ontwikkeling van de agrarische sector. De functiemenging en de gebruiksintensiteit is hier laag.

Het agrarische areaal delen we op in 3 deelgebieden.

Deelgebied 1: de agrarische sector staat centraal, onder de voorwaarde van een duurzame ontwikkeling.

Deelgebied 2: de agrarische sector staat centraal, onder de voorwaarde van een duurzame ontwikkeling en behoud van het cultuurhistorisch karakter van de polder De Biesbosch.

Deelgebied 3: zien we als het stadsrandlandschap waar, onder de algemene ontwikkelingsvoorwaarden, verschillend gebruik (zoals stadslandbouw, wonen en wateropvang) naast elkaar kan bestaan.

Voor de deelgebieden 1 en 2 bepalen we in overleg met stakeholders wat we verstaan onder landschapskwaliteiten en duurzame ontwikkeling (dit is al vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan Nieuwe Dordtse Biesbosch). We willen dat laatste stimuleren, maar hierin geen trekkersrol spelen.

Voor deelgebied 3 neemt de gemeente de regie, door bijvoorbeeld een goede analyse van het gebied en een gebiedsvisie op te stellen.

Kortom, grondgebonden landbouw blijft centraal staan in deelgebieden 1 en 2. Het poldergebied biedt goede landbouwgrond. Zolang het economisch haalbaar is, willen we op het Eiland van Dordrecht agrariërs ruimte geven - onder de voorwaarde van een duurzame ontwikkeling en behoud van het cultuurhistorisch karakter van polder De Biesbosch.

In principe is alleen in de agrarische functie (veeteelt of landbouw) werken toegestaan. Daarnaast bevorderen en behouden we stadslandbouw. Hiermee stimuleren we korte ketens (productie en consumptie) naar lokale afnemers. Ook kunnen recreatieve functies banen genereren, maar in principe is er geen ruimte voor (overige) bedrijfsactiviteiten.



fig 5.19 Deelgebied 3



Klimaatbestendig

Klimaatadaptatie

Het versterken van groenblauwe structuren is van belang bij klimaatadaptatie ter voorbereiding op en bescherming tegen extreem weer en om het waterpeil op orde te houden. De wens is om water uit het poldergebied te gebruiken om droogte in de watergangen in de stad te verlagen. In het poldergebied zijn nog een aantal wegen die niet op een moderne manier gefundeerd zijn en daardoor door droogte kunnen verzakken. Als gemeente willen we ervoor zorgen dat het buitengebied droogte-robuust is. Verder moet de groenblauwe structuur de stad in getrokken worden en bereikbaar zijn vanaf de voordeur van elke Dordtenaar.



Energieneutraal

De buitenruimte in het poldergebied is van grote waarde voor het eiland van Dordrecht: het is uniek en geeft rust en ontspanning. De restruimtes buiten het bebouwde gebied kunnen een belangrijke groenwaarde vertegenwoordigen. Dit willen we zoveel mogelijk behouden. In de Regionale Energie Strategie (RES) is opgenomen dat we het open landschap zoveel mogelijk ontzien. De voorkeursvolgorde is als volgt, als eerste benutten we alle mogelijkheden op daken en gevels, dan onbenutte terreinen binnen het gebouwde gebied. We streven er actief naar om de onbenutte groene ruimte in het poldergebied groen te houden.

De Dordtse en regionale doelstelling is om in 2050 energieneutraal te zijn. In dat kader wordt in de RES voor 3 zones in de Drechtsteden, waaronder de A16 zone, een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van en randvoorwaarden voor het opwekken van duurzame energie. De uitkomsten van dit onderzoek zullen te zijner tijd ter besluitvorming worden voorgelegd.



Biodiversiteit

Natuur

Nationaal Park De Biesbosch is één van de unieke kenmerken van Dordrecht. De noordoostkant en de zuidkant van het eiland maken deel uit van de nationale ecologische hoofdstructuur. Dordrecht kent met de Biesbosch een icoon en Nationaal Park dat het beschermen waard is. Delen van het natuurgebied zijn beperkt of helemaal niet toegankelijk voor personen. De hoofdfunctie van deze gebieden in het buitengebied is natuur. Soms is er sprake van functiemenging door natuur te combineren met extensieve recreatie of waterberging. De gebruiksintensiteit is zeer laag tot niet aanwezig.

Juist in het kader van de groeiagenda willen we dit Natura 2000-gebied nog meer onderdeel maken van het Dordtse profiel als groene en natuurlijke zone 'in de achtertuin' van de bewoners. Dankzij de groeiagenda en daarmee een groeiende vraag naar recreatiemogelijkheden neemt de druk op dit gebied toe. Om de natuurwaarden te beschermen en ruimte te geven aan recreatie is er een overgangsgebied gedefinieerd. Hiermee creëren we enerzijds een bufferzone, anderzijds halen we de natuur op deze manier meer naar de voordeur van de Dordtenaren.

In de vast te stellen Nationale Omgevingsvisie heeft men bufferzones rondom Natura 2000-gebieden gepland. Daarover volgt nog overleg met het Rijk.

Ecologie en groen

Het behoud en verder ontwikkelen van biodiversiteit staat centraal in het poldergebied. Voor behoud van biodiversiteit geldt deels de Wet natuurbescherming. Het poldergebied levert een belangrijke bijdrage aan de ecologische diversiteit op het Eiland van Dordrecht. In delen van dit gebied is natuur de enige functie. Dit gebied is aangewezen als Natura 2000-gebied en is via Europese regelgeving beschermd. De ecologische belangen staan in dit gebied voorop en andere functies mogen dat niet aantasten. Extensief recreatief medegebruik is beperkt mogelijk. Het gaat dan om zeer kleine aantallen personen.

De soortenrijkdom is hoog vanwege de variatie aan landschapselementen. De overgang van stadsrandzones naar polder, zoals van de wijk Sterrenburg, via de Wieldrechtse Zeedijk in zuidelijke richting is voor veel fauna bijzonder. Bijvoorbeeld voor vogels, vleermuizen, zoogdieren, bijen en vlinders. De dijken door de polder verhogen de ecologische waarde als verhoogd landschapselement met bomenrijen. Vleermuizen maken dankbaar gebruik van de dekking die de bomen bieden. Het boerenerf en de overgangen naar de polder zijn weer bijzonder voor andere fauna, zoals de huismus. De watergangen die door de polder lopen zijn belangrijke verbindingsgebieden met de natte natuur in de Biesbosch, onder meer voor de bever. Recreatiegebieden zoals de Merwelanden, de Nieuwe Dordtse Biesbosch en landelijke zones in de zuidelijke stadsrand maken met hun dekkend groen de variatie in landschappen compleet.

Voor de verdere ontwikkeling van biodiversiteit geeft de gemeente een kwaliteitsimpuls aan groen en blauw in het poldergebied. Dat gebeurt met een combinatie van natuurinclusieve inrichting en optimaal ecologisch beheer. Denk aan het maken van nieuwe natuur, zoals het verzachten van oevers in het getijdenlandschap, aanleg van extra groen, het versterken van de bomenstructuur in de dijklinten en het natuurvriendelijker inrichten van watergangen.

Aanvullende, specifieke acties en programma's

- Randvoorwaarden Merwelanden.
- Gebiedsvisie Biesbosch (ontvlechting Parkschap).
- Verbeterde inrichting toegankelijkheid en bewegwijzering fietsers, wandelaars en rolstoelen.
- Gebiedsgerichte aanpak stikstof.
- Verkenning wisselwerking water poldergebied - watergangen in de stad.
- Mogelijkheden onderzoeken voor versterken van wandel- en fietsverbindingen tussen stad en buitengebied , onder andere door gesprekken met bewoners.

Er zijn geen specifieke aandachtspunten vanuit de impactbeoordeling voor bepaalde ontwikkelingen in het poldergebied.

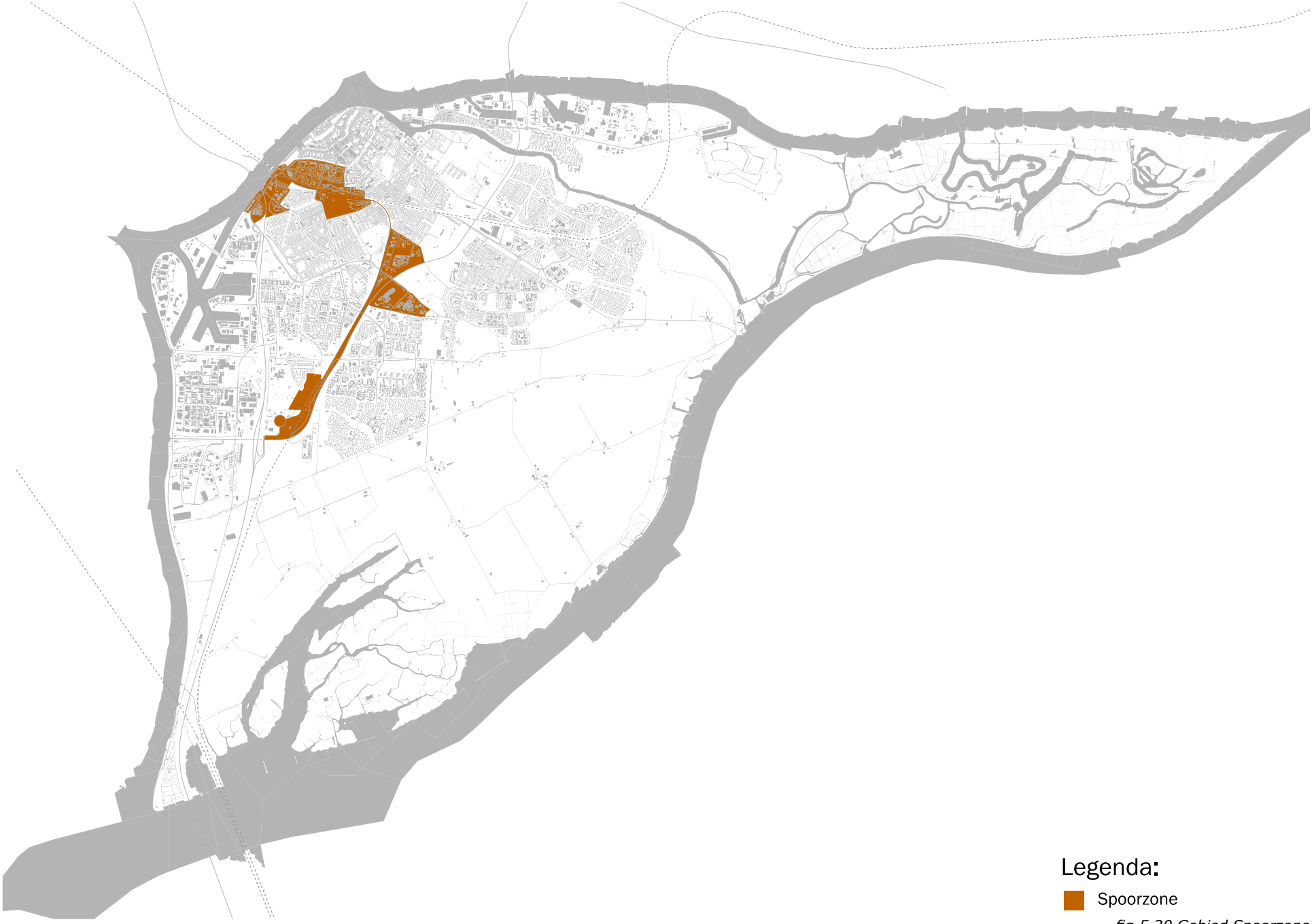
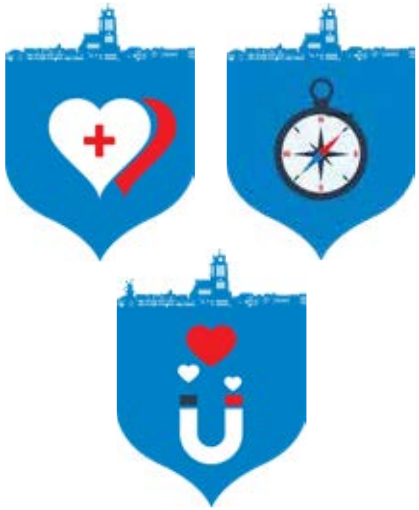


fig 5.20 Gebied Spoorzone

5.5 Spoorzone

Prioritaire doelen: Gezonde stad, Bereikbare stad en Aantrekkelijke stad



De Spoorzone is een gebied van 7,5 kilometer lang en loopt van Zwijndrecht tot aan Amstelwijck. Voor de omgevingsvisie beperken wij ons uiteraard tot het deel dat op ons eiland ligt. Zowel de ontwikkeling van Amstelwijck-Spoorzone, de aanpak van de Spuiboulevard, de campus ontwikkeling bij het Leerpark en het Gezondheidspark en de herontwikkeling van de Zuidzijde van het station in Dordrecht maken hier onderdeel van uit.

De Spoorzone Dordrecht is dé plek waar kansen liggen om de bouwopgave te realiseren. Hiermee versterken we de sociaaleconomische positie in Dordrecht.

De ambities zijn groot. De gemeente wil in dit gebied een aanzienlijk deel van de 10.000 woningen voor verschillende woonmilieus bouwen en wil nieuwe banen creëren. Verder zet de gemeente in op het uitbreiden van de Smart Industry Campus Leerpark en het Gezondheidspark. Daarnaast is er de ambitie om de wijken onderling beter te verbinden. De bereikbaarheid over water, spoor en weg (ook per snelfietsroute) moet verbeteren en tegelijkertijd moet er aandacht zijn voor behoud van natuur. Ook moet er een lightrail-verbinding met Rotterdam en Den Haag en bijbehorende haltes bij het Leerpark en Amstelwijck komen.

De Spoorzone is bij uitstek een gebied waar wonen, functiemenging met groen, voorzieningen en werken prima te combineren zijn.

Sturingsfilosofie Spoorzone

Er ligt een zeer actieve initiërende rol bij de (lokale) overheid. Wij nemen zelf het initiatief om het proces actief aan te sturen. Het doel is om ontwikkelingen door marktpartijen mogelijk te maken via het opstellen van ontwikkelgerichte omgevingsplannen en financiële investeringen in de randvoorwaardelijke bereikbaarheid. Die marktpartijen benaderen wij zelf door gronden uit te geven of door marktpartijen te motiveren strategische posities in deze zone in te nemen - op basis van een langetermijnperspectief.

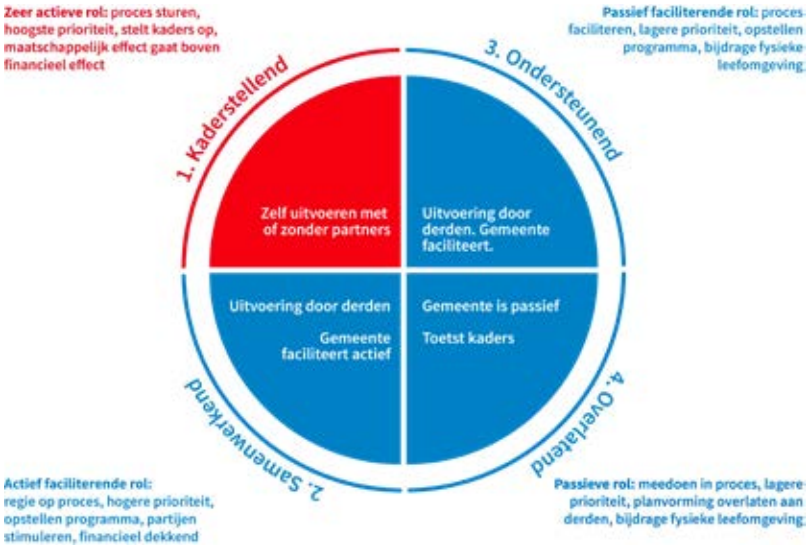


fig 5.21 Rol gemeente in gebied Spoorzone



fig 5.22 Invloedsgebieden van de Spoorzone

Aantrekkelijke stad

Wonen

De Spoorzone voorziet in de behoefte naar woningen in een levendig woonmilieu. Met goede verbindingen met werkgelegenheid en voorzieningen. Daarbij bouwen we voor iedereen, met extra aandacht voor gezinnen en jongeren.

Voor het deel van de Spoorzone in de buurt van Dordrecht Centraal (de stationsomgeving) is het uitgangspunt een hoog stedelijk woonmilieu met Dordts karakter. Met een gemiddelde dichtheid van 50-70 woningen per hectare, op bijzondere locaties vlakbij openbaar vervoer (knoop)punten iets hoger. Om de ambities waar te maken willen we de fysieke en gevoelsmatige scheiding tussen noordzijde en zuidzijde van het spoor opheffen. Dat betekent in eerste instantie een transformatie van de als achterkant beschouwde zuidzijde van het station. Doel hiervan is het realiseren van een volwaardige en succesvolle wederhelft van de historisch en welvarende noordzijde. De randvoorwaarden voor de herontwikkeling zijn meer levendigheid, verdichting en een hogere kwaliteit en betere verbindingen van de openbare ruimtes. Passend bij het beoogde stedelijke woon-werkmilieu.

De 19e-eeuwse schil rondom het oude centrum zoekt aansluiting op de historische binnenstad. Maar de transformatiegebieden aan de zuidzijde van het spoor dienen een eigen karakter te krijgen. De centrale ligging bij het station en aan Weizigtpark vraagt om een hoge woningdichtheid (ongeveer 70 tot 100 woningen per hectare), met compacte bouw en hoogteaccenten, gemengd met andere functies en een hoog voorzieningenniveau. Hier liggen kansen voor woningen in het hogere segment (met uitzicht over de binnenstad en het water), private huursector en tijdelijke huisvesting, en woningen voor starters.

We actualiseren het plan voor het Maasterras. Het gebied bevat op middellange termijn een capaciteit van 2.000-4.000 woningen in gestapelde bouw en hoog-stedelijke dichtheid. Dat combineren we met werken en voorzieningen, en met enkele hoogteaccenten die het gebied op de kaart zetten

en bovendien een fantastisch uitzicht bieden over binnenstad en rivier. Op middellange termijn kan het verbeteren van de veiligheidsrestricties van het goederenvervoer over spoor betekenen dat we deze locaties geheel vrijgeven voor woningbouw.

Het deel van de Spoorzone rond Gezondheidspark/Leerpark zien we als een innovatieve gezondheidscampus. Hier is ruimte voor een modern en alternatief woonmilieu dat centrum- stedelijk is. Dit woonmilieu betreft wijken met meer groen en ruimte dan het hoog-stedelijke woonmilieu rond Dordrecht Centraal. Het centrum-stedelijke woonmilieu heeft minder multifunctionele voorzieningen, anders dan zorg, sport en onderwijs gerelateerd.

Wel zijn incidentele hoogbouwaccenten van hoogwaardige architectuur (tot 90 meter) mogelijk om als nieuw centrum herkenbaar te zijn en stedelijkheid uit te stralen.

Het deel dat ligt in Amstelwijck is anders van karakter. Dit ligt tussen grote monofunctionele woongebieden als Wielwijk en Sterrenburg. Hier is een eigen nieuwe identiteit nodig. Een beperkte, maar zekere mate van functiemenging is belangrijk om een lokale community te creëren en te voorkomen dat er een spookwijk ontstaat. De ambitie is een open, groen-stedelijk karakter met ruimte voor bijzondere architectuur die de eigen identiteit helpt te creëren. Hiermee creëren we een aantrekkelijke woonomgeving voor Dordtenaren die willen doorstromen en voor nieuwe inwoners.

Vanwege de bijzondere locatie hebben milieufactoren een grote invloed op de woonontwikkeling in de Spoorzone. Voor bijzondere, innovatieve en proeftuinlocaties is deze zone dan ook zeer geschikt.

Welstandsniveau

In de Spoorzone geldt welstandsniveau regulier. Leerpark, Gezondheidspark en Bedrijvenpark Amstelwijck vallen onder het welstandsniveau ontwikkeling. Rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten vallen onder het welstandsniveau intensief.

Hoogbouw

In het Leerpark, Gezondheidspark en het Maasterras is incidenteel large hoogbouw (tot 90m) mogelijk om als nieuw centrum herkenbaar te zijn en stedelijkheid uit te stralen.

Voorzieningen

Anders dan bij Woonwijken (5.2) is het uitgangspunt voor de gehele Spoorzone functiemenging. Dit heeft te maken met de wens hier een stedelijk en levendig gebied te creëren en te profiteren van de goede bereikbaarheid met hoogwaardig openbaar vervoer.

De binnenstad is door zijn compactheid en concentratie aan mensen, bedrijven en voorzieningen bij uitstek een plek voor ontmoeting en uitwisseling. Hier is meer kans om elkaar te regelmatig te ontmoeten of gebruik te maken van bepaalde faciliteiten. Hiermee neemt de kans op kennisuitwisseling en innovatie toe. Het deel van de Spoorzone rond Dordrecht Centraal kan daarvan meeprofiteren. Daarbij speelt de kwaliteit van de omgeving een belangrijke rol, bijvoorbeeld in de vorm van laagdrempelige plekken om te werken zoals cafés, bibliotheek en flexplekken op het station (‘Urban Meeting Places’). Deze plekken faciliteren een levensstijl van kenniswerkers waarbij wonen, werken en leven meer door elkaar lopen dan vroeger. Het Weizigtpark is bij uitstek een plek om zo’n ontmoetingsplek te positioneren.

Het Leerpark en Gezondheidspark kennen grootschalige, regionale voorzieningen in de thema’s onderwijs, gezondheid en sport. Hoger onderwijsvoorzieningen zijn ook gewenst. Al passen grootschaligere stedelijke functies qua maat soms beter in Stadswerven of langs de Spuiboulevard. De sportboulevard is het grootste indoor sportcomplex van Europa. Daarnaast is er (beperkt) ruimte voor ondersteunende voorzieningen als detailhandel en horeca voor de overige functies in dit leefmilieu.

Rond Amstelwijck reserveren we het gebied dat is aangeduid als Spoorzone om voorzieningen te kunnen huisvesten.

Op dit moment zijn er 800 woningen gepland in Amstelwijck. Mocht dit aantal uitgebreid worden naar 1.100, wat een goede bijdrage is aan de groeiopgave, moet er onderzocht worden of extra voorzieningen nodig zijn en of er een OV-halte gerealiseerd kan worden. Dit gaat dan om eerstelijns zorgvoorzieningen, kleinschalige detailhandel, kinderdagverblijf, basisschool of ontmoetingsplek. Op deze wijze houden we Dordrecht aantrekkelijk voor huidige en nieuwe bewoners. Voor Amstelwijck Businesspark zoeken we naar een goede invulling van de centrale ronde plek, 'de Middenstip'. In aanvulling op het hotel, de short stay facility en een mogelijk casino kijken we ook naar andere vormen van leisure. Bijvoorbeeld sport en spel, grootschalige horeca die niet in de binnenstad past of daarmee concurreert en andere leisure concepten met een regionale of zelfs bovenregionale functie.

Cultuurhistorie

De Spoorzone doorsnijdt veel polders en dijken op het eiland. Het niet beschermde deel van de 19e-eeuwse schil valt binnen de zone. Bij herontwikkeling van deze delen moeten we rekening houden met (het effect op) het wel beschermde deel. In deze zone ligt ook de oudste Dordtse nieuwbouwwijk: de Transvaalbuurt. In het Leerpark bevindt zich alleen aan de noordrand nog een historische structuur: de Dubbeldamseweg, met historische bebouwing en waterlopen.

Het Gezondheidspark is archeologisch interessant gebleken, omdat op de zuidoever van de rivier de Dubbel de kerk en het kerkhof van het in 1421 verdronken dorp Wolbrandskerke zijn aangetroffen. Rond Amstelwijck loopt de Spoorzone dwars door de landgoederen van enkele 17e-eeuwse buitenplaatsen.

Bereikbare stad

Verkeer en vervoer

De Spoorzone heet niet voor niets de Spoorzone. Het is direct gekoppeld aan de doelen van de verstedelijkingsalliantie namelijk het kiezen voor een geconcentreerde verstedelijking langs bestaande infrastructuur (de spoorlijn Leiden - Dordrecht). Hierin werkt men de woningbouwopgave, de versterking van de economische toplocaties en de investeringen in openbaar vervoer in samenhang uit. De ambitie is om met deze aanpak 170.000 nieuwe woningen tot 2040 te realiseren in de gehele verstedelijkingszone langs de lijn Leiden - Dordrecht.

Voor de regio Drechtsteden is de Spoorzone inclusief stationsgebied in Zwijndrecht de voornaamste gebiedsontwikkeling die een bijdrage aan de verstedelijkingsopgave in Zuid-Holland levert. Dit betekent dat het bouwen van woningen gepaard moet gaan met een investering in het openbaar vervoer. Zo kan een groot deel van de verstedelijking daar direct van profiteren en stimuleert dit het gebruik van duurzaam vervoer in plaats van een evenredige groei aan automobiliteit. Concreet betekent dit focus op de stations Centraal, Gezondheidspark/Leerpark en Amstelwijck, die verbonden zijn door een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem (metropolitaan OV met light rail materieel).

Uitgangspunt voor de stationsgebieden in de Spoorzone is een verschuiving in vervoersmodaliteiten. Het streven is dat 50 procent van de mobiliteit plaatsvindt binnen, naar en van het gebied middels openbaar vervoer en langzaam verkeer, in plaats van traditioneel met de auto. Ofwel het ontmoedigen van het autogebruik en stimuleren van alternatieve vormen van mobiliteit. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren door geen doorgaand verkeer toe te laten, het delen van voertuigen en parkeerplekken binnen de Spoorzone, het gebruiken van deelfietsen in plaats van leaseauto's en het instellen van betaald parkeren. Het gebied Maasterras leent zich bij uitstek om de bestaande HUB voorziening Weeskinderendijk uit te breiden naar een volwaardig transferium met aansluitende verbindingen naar centrum, Spuiboulevard en station.

Voor alle nieuwe ontwikkelingen binnen de Spoorzone moet een duurzaam mobiliteitsplan vereist zijn. Naast het stimuleren en investeren in het openbaar vervoer, dient de directe stationsomgeving veilige en exclusieve routes en ruimtes voor fietsers en voetgangers te bieden.

Het centraal station van Dordrecht dient voldoende dwarsverbindingen te hebben tussen beide zijden. Dat betekent dat er een toename nodig is van het aantal tunnels en passages met een grotere capaciteit, aantrekkelijkheid, veiligheid, lichtheid en actieve plinten (met winkels en voorzieningen). Verder moet de capaciteit en kwaliteit van fietsenstallingen verbeteren. In het Weizigtpark ontwikkelen we een fietsenstalling voor de fietsers die vanuit het zuiden naar station Dordrecht komen. Ook voor de gewenste uitbreiding van zuidelijke spoorhaltes zoals Leerpark/Gezondheidspark en Amstelwijck moet fietsenstallingscapaciteit onderdeel van toekomstige plannen zijn. Het bestaande fietsnetwerk willen we versterken met een (snel) fietsverbinding in de Spoorzone. Het snelfietspad strekt van Wilgenwende, via Amstelwijck, Dordrecht-Zuid en Leerpark/Gezondheidspark tot station Dordrecht. Vanaf station Dordrecht vervolgt het snelfietspad naar de Zwijndrechtse brug, richting station Zwijndrecht en verder naar Rotterdam.

De Spoorzone vormt een cruciale schakel in de belangrijke logistieke corridor tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam. Beide havens zijn met het achterland verbonden zijn door een uitgebreid infrastructuur netwerk. Dit multimodale netwerk in de corridor bestaat uit spoor, weg, water en pijpleidingen. De Spoorzone in Dordrecht en Zwijndrecht ligt in dit netwerk van belangrijke verbindingen zoals de A16, de N3, de Oude Maas en de spoorlijn tussen Rotterdam en Moerdijk. Voor het goederenvervoer in de logistiek en industrieel belangrijke driehoek Randstad - Antwerpen – Ruhrgebied, heeft deze spoorlijn zelfs een cruciale rol (zie het figuur hiernaast). Dit brengt bij verdere verstedelijking een grote opgave op het gebied van externe veiligheid met zich mee. We blijven daarom inzetten op een alternatief voor het goederenvervoer over het spoor.



fig 5.23 Inzet van de Verstedelijkingsalliantie (Bron: Provincie Zuid-Holland)

Gezonde stad

Milieu

Zoals al beschreven is het combineren van een prettig en gezond leefklimaat met de milieuhinder waar de Spoorzone mee te maken heeft een opgave.

Externe veiligheid

In de huidige situatie kent Dordrecht een hoog risicoprofiel rondom het spoor als gevolg van het goederentransport van chemische stoffen. Zo passeren jaarlijks 14.000 LPG-wagons de Spoorzone. Maar niet alleen LPG, ook zeer brandbare vloeistoffen en toxische gassen. Dit vervoer groeit de komende jaren naar verwachting door en is ook (binnen grenzen) mogelijk binnen de huidige uitgangspunten van het landelijke Basisnet Spoor. Deze situatie staat op gespannen voet met de voorgenomen woningbouwambities langs het spoor. Maatregelen op korte en middellange termijn zijn nodig, waarbij zowel gemeenten als het Rijk een rol hebben.

De eerste maatregel betreft zorgvuldig bouwen (ordenen) langs het spoor. Hiervoor hanteren we de uitgangspunten van ons veiligheidsbeleid. Uitgangspunten zoals die geformuleerd zijn in het Toetsingskader externe veiligheid spoorzone Dordrecht Zwijndrecht in combinatie met het vernieuwde veiligheidsbeleid van het Rijk. Op basis hiervan krijgt het spoor aandachtsgebieden voor brand, explosie en toxiciteit toebedeeld. Deze bedragen respectievelijk 30, 200 en 1.500 meter. Daar waar nodig stellen we voorschriftengebieden vast (zie hoofdstuk 4 en bijlage 5). Gezien de gevaarsetting leidt dat tot onderstaande bebouwingsvrije zones en voorschriftengebieden:

- Niet bouwen binnen 10-6 contour spoor en water.
- Niet bouwen binnen brandaandachtsgebied spoor en water (30 respectievelijk 25 meter uit de zijkant van de infrastructuur).

Binnen de voorschriftengebieden explosie nemen we maatregelen aan gebouwen conform het besluit bouwwerken leefomgeving. Verder geldt dat men binnen het explosie aandachtsgebied van spoor en N3 geen zeer kwetsbare functies mag ontwikkelen.

In het beoogde stedelijke woonmilieu staan levendigheid en het stimuleren van functies centraal. Functiemenging en hoge dichtheden leiden tot overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Zeker in combinatie met de omvang en samenstelling van het transport van gevaarlijke stoffen op het spoor. Ter beheersing van het groepsrisico geldt het volgende: binnen de Spoorzone moet men streven naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico. Met een maximum waarde niet groter dan 4 maal de oriënterende waarde in het stationsgebied Dordrecht Centraal en 1,5 maal de oriënterende waarde in het gebied Gezondheidspark/Leerpak. Indien er sprake is van bestaande overschrijdingssituaties zijn de genoemde waarden streefwaarden. Deze oriëntatiewaarde geeft een bovengrens aan de omvang van het programma dat we langs het spoor realiseren.

Geluid

Het aspect geluid is gekoppeld aan het beoogde woonmilieu. Daarbij is een tweedeling gemaakt tussen rustig groen en suburbaan wonen enerzijds en stedelijk wonen en centrum anderzijds (zie hoofdstuk 4). Alle genoemde woonmilieus komen in de Spoorzone voor. Langs randen van rijkswegen, lokale wegen, spoorwegen en industrie- en bedrijventerreinen is een hogere geluidbelasting voor de eerstelijns bebouwing onder voorwaarden toelaatbaar. Naast de voorwaarden op woningniveau moet er ook aandacht zijn voor geluidluwe en groene plekken in het openbaar gebied, op korte afstand en goed bereikbaar voor omwonenden. Mensen ervaren daarbij minder geluidoverlast.

Luchtkwaliteit

Op basis van het besluit gevoelige bestemming luchtkwaliteit is er een zone van 300 meter (gemeten vanaf de zijkant van de N3 en A16) vastgesteld. Hierbinnen is het niet mogelijk om voor luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen te vestigen. Tenzij men aantoont te voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit én pas nadat de GGD heeft geadviseerd.

Openbare ruimte

Omdat het maken van verbindingen en het creëren van ontmoetingsplekken een belangrijk uitgangspunt is voor de Spoorzone is het van belang om een toegankelijke stedelijke ruimte van hoge kwaliteit te realiseren. Een ruimte die op voetgangers is georiënteerd en met fijnmazige verbindingen over en/of onder het spoor. De openbare ruimte dient gericht te zijn op verblijf, spelen, bewegen, ontmoeting, vergroening en (sociale) veiligheid. Het kwaliteitsniveau is afhankelijk van de uiteindelijke uitwerking.

Dordrecht Centraal

De verbinding die prioriteit verdient is de centrale as Nassauweg-Stationsweg. Deze route is van historisch, strategisch en ruimtelijke belang vanwege de verbinding tussen historische binnenstad, zuidelijke wijken en station. Verder dienen we de integratie van station, busstation, Park & Ride en taxi drop-off aan noord- en zuidzijde te verbeteren. Een toename van het aantal verbindingen vermindert de barrièrewerking van het spoor. Om die reden kan een extra tunnel in het verlengde van de Weeskinderdijk en de Erasmuslaan worden gerealiseerd.

Om de relatie met het station Dordrecht te versterken, kunnen we het gebied Maasterras via een nieuwe route langs de Weeskinderdijk en Vlietweg ontsluiten voor voetgangers, fietsers en eventueel OV. Langs deze route versterken we ook de verbinding tussen Dordrecht en Zwijndrecht via de Zwijndrechtse brug. Verder vormt de brug een belangrijke schakel in de lange afstand fietsroute F16 van Rotterdam tot aan het Leerpark. Het aanpassen van het tracé van de aanlandingen aan beide zijden vormt onderdeel van deze studie.

Een aantal binnenhavens zijn gesitueerd in de Spoorzone. Het aantrekkelijk maken van o.a. de kades draagt bij aan ontmoeten, waarbij we veiligheid en een duurzaam gebruik niet vergeten.

Leerpark/Gezondheidspark

Het fysiek en programmatisch koppelen (verbinding zorginnovatie en techniek) van het Leerpark en Gezondheidspark, werkend vanuit het perspectief van de integrale gebiedsontwikkeling, versterkt de positie van dit innovatie- en gezondheidscluster van bovenregionale betekenis. De gewenste nieuwe halte Leerpark moet van beide zijden toegankelijk te zijn en vermijdt zoveel mogelijk een voor- en achterkant situatie. Nieuwe haltes moeten te combineren zijn met een aantrekkelijke tunnel of passage onder of over het spoor, die beide zijden verbindt. Randvoorwaarde voor het goed functioneren van de stations is de aanwezigheid van een aankomstplek en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte, die voorzieningen als fietsenstalling, bushalte en Kiss & Ride biedt.

Ondergrond

In de Spoorzone zijn flinke verontreinigingen boven de grond aanwezig, maar onder de grond valt het mee en is (ander) gebruik met een isolatielaag over de vervuilde grond (zogenaamde leeflaag) geschikt te maken.

Uitstekend vestigingsklimaat

Werken

De stationsomgeving is op regionaal schaalniveau een toplocatie voor kantoren. Vanwege de combinatie van historische binnenstad, het Weizigtpark en het station. Na een periode met veel leegstand van kantoren zijn met de recente ontwikkelingen in de Johan de Wittstraat (Post 120) en de Spuiboulevard (nieuwe ontwikkeling huis van stad en regio) flinke stappen in de goede richting gezet. De recente visie van de gemeente voor de Spuiboulevard en omgeving bouwt voort in dezelfde richting.

Een belangrijke uitdaging bij de verdere ontwikkeling is de balans richting de woonfunctie niet door te laten slaan. Het is zaak om ruimte te vinden om in de toekomst nieuwe of herontwikkelde aantrekkelijke kantoorruimte met passende voorzieningen te realiseren. Plekken waar ook kleine en grotere creatieve en kennisintensieve bedrijven zich willen vestigen en om te profiteren van de kwaliteiten van het gebied. We zetten daarom in op een gemengde, compacte ontwikkeling met hoogteaccenten en voldoende kritische massa.

Het is wel belangrijk aan een aantal randvoorwaarden te voldoen om het volledige potentieel van de herontwikkelingslocatie ten zuiden van het station te ontsluiten en de juiste vestigingscondities te bieden. Ten eerste dient de entree aan de zuidzijde van het station gelijkwaardig te zijn aan de noordzijde. Een representatieve en hoogkwalitatieve entreeruimte en -gebouw en een groter aantal verbindingen onder en over het spoor met hogere kwaliteit en capaciteit helpen dit te bereiken. Ten tweede biedt de schaal en de openheid van het Weizigtpark en de afstand tot de binnenstad kansen en aanleidingen om grotere bouwhoogten en dichtheden toe te staan dan aan de noordzijde. In combinatie met hoogwaardige architectuur kan zo het stationsgebied een aantrekkelijke vestigingslocatie voor bedrijven in de zakelijke dienstverlening zijn. Daarnaast is de locatie zeer geschikt voor kleinschalige werkconcepten, urban meeting spaces met vele informele ontmoetingsplekken voor sociale interacties en kennisuitwisseling.

Het Leerpark en Gezondheidspark vormen samen een stedelijk knooppunt met bovenregionale aantrekkingskracht. Dit gebied moet zich verder te ontwikkelen als open innovatiecentrum in de regio. Om die rol te versterken, ligt de komende jaren de focus op het goed faciliteren en ruimte bieden voor experimenteren en opstarten van ondernemingen. Leerpark ontwikkelt zich verder als campus door de realisatie van een fieldlab Smart Industrie voor toegepaste innovatie, prototype ontwikkeling en testing. Al aanwezig is de Duurzaamheidsfabriek, waar leren, experimenteren en innoveren centraal staan. In ontwikkeling is de Maakfabriek, waar start-ups zich kunnen vestigen en begeleiding kunnen krijgen. Het samenwerkingsverband van bedrijfsleven, onderwijs en overheid brengt deze ontwikkeling tot stand.

Het is van belang dat de doorgroei van de campus in de toekomst mogelijk blijft. En dat ontwikkelingen die we nu opzetten geen blokkade vormen voor eventuele toekomstige uitbreidingen. Daarom onderzoekt men toekomstige uitbreidingsruimte van het campusmilieu met transformatie en herontwikkeling in de directe omgeving. Om de toekomstbestendigheid van het campusmilieu te kunnen garanderen.

Het gebied Amstelwijck Spoorzone wijzen we niet specifiek als werklocatie aan. Wel zijn woon-werk combinaties hier een optie. Kantoren dienen zich te concentreren in Amstelwijck Business Park binnen werkgebieden (5.3).



Klimaatbestendig

Klimaatadaptatie

Nieuwbouw- en herstructureringslocaties moeten klimaatadaptief ingericht zijn. Hiervoor is voor de ontwikkeling van Amstelwijck (als pilot) een beleidsregel klimaatadaptatie opgesteld. Deze beleidsregel passen we ook voor ontwikkelingen in de Spoorzone toe. Door een verplichting op te stellen dat in het ontwikkelgebied 40% groen en blauw moet zijn, beperken we de toekomstige effecten van klimaatverandering in de omliggende woonwijken en vergroten we de leefbaarheid van de ontwikkelingen in de Spoorzone.

Ook hier richten we ons op multifunctioneel groenblauw ruimtegebruik. Het groenblauw inrichten van dit gebied verbetert de leefkwaliteit door de verkoelende werking bij hitte en het tegengaan van wateroverlast bij extreme neerslag. Daarnaast heeft het een positieve invloed op andere doelen, zoals biodiversiteit en een gezonde leefomgeving.



Energieneutraal

Grote delen van de Spoorzone liggen in het warmteleveringsgebied. Bij het Leerpark combineren we het warmtenet met een systeem voor warmte- en koudelevering. Hier zijn ook goede mogelijkheden voor het benutten van grote daken en ruimten langs de infrastructuur voor opwekking van elektriciteit met zonnepanelen.



Biodiversiteit

Ecologie en groen

De biodiversiteit in en bij de Spoorzone is waarschijnlijk laag vanwege de versnipperende werking van het spoor, de N3 en A16. De spoortaluds, spoorsloten en aanwezige beplanting hebben toch ecologische waarde, met name voor mobiele soorten (vogels, vleermuizen, insecten). De variatie in begroeiingstypen is hoog langs de Spoorzone. De ecologische waarden hebben waarschijnlijk al een optimum bereikt in deze zone. De insnoering tussen drukke wegen beperkt de mogelijkheden voor meer biodiversiteit.

Het behoud van de biodiversiteit staat centraal. Bij nieuwe ontwikkelingen dienen we met beschermde soorten en gebieden rekening te houden. Mogelijkheden om biodiversiteit te behouden liggen in een natuurinclusieve inrichting van nieuwe plannen en ecologisch beheer. We gaan de mogelijkheden na om de SES te versterken, door het maken van meer ecologische verbindingen. De mogelijkheden hiervoor werken we in gebiedsprogramma's uit. Het behoud van groen staat ook centraal in de Spoorzone. Zo wordt de groenstructuur aan de Oostkil behouden bij de ontwikkeling van woningen in Amstelwijck

Aanvullende, specifieke acties en programma's

- Actualiseren Plan Maasterras.
- Dwarsverbindingen tussen beide zijden station realiseren.

Aandachtspunten vanuit de impactbeoordeling (geredigeerd)

Doel 1: Aantrekkelijke stad

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Maasterras	Binnen het gebied zijn momenteel (nog) geen basisvoorzieningen aanwezig. De omvang van de ontwikkeling vraagt om nieuwe basisvoorzieningen zoals een school.
Leerpark	Centraal gelegen ontwikkeling, maar zonder basisvoorzieningen in de directe nabijheid.
Amstelwijck-Spoorzone	Ontwikkeling valt grotendeels buiten verzorgingsgebieden van bestaande basisvoorzieningen.

Doel 2: Bereikbare stad

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Maasterras / Schil-West / Stationszone	maximaal inzetten op vermindering autogebruik en stimuleren OV- en fietsgebruik: transferium, verdichting OV-net, verdichting fietsnetwerk, verbinding maken met station Dordrecht.
Amstelwijck-Spoorzone	Inzetten op ~~vermindering autogebruik en~~ stimuleren ov- en fietsgebruik: stationshalte, optimaliseren aansluiting op fietsnetwerk richting stad.
Gezondheidspark	Inzetten op ~~vermindering autogebruik en~~ stimuleren OV- en fietsgebruik: stationshalte.

Doel 3: Gezonde stad

Groen

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Maasterras / Schil-West	De toevoeging van woningen zorgt hier met name voor uitbreiding in de hoogte. Dat leidt niet direct tot extra ruimtebeslag. Andere ontwikkelingen zoals het autoluw maken van deze gebieden, bieden kansen om het aandeel groen te vergroten.
Amstelwijck-Spoorzone	Deze woningbouwontwikkeling vindt plaats in een gebied waar nu veel groen aanwezig is. Inpassing van voldoende groen en het creeren van verbindingen met het groene buitengebied kunnen de nieuwe woonwijk aantrekkelijk maken.

Externe veiligheid

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Maasterras	De omvang van de ontwikkeling vraagt om nieuwe basisvoorzieningen. De locatie van kwetsbare objecten dient zorgvuldig gekozen te worden met in achtneming van de aanwezige risicobronnen.
Amstelwijck-Spoorzone	De omvang van de ontwikkeling vraagt om nieuwe basisvoorzieningen. De locatie van kwetsbare objecten dient zorgvuldig gekozen te worden met in achtneming van de aanwezige risicobronnen.

Geluid

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Maasterras	Gelegen nabij de geluidsbronnen A16, het spoor en industrieterrein Dordt West.
Schil West	Gelegen nabij het spoor.
Leerpark	Gelegen tussen de geluidsbronnen N3 en het spoor.
Gezondheidspark	Gelegen nabij de N3.
Amstelwijck-Spoorzone	Gelegen nabij de geluidsbronnen de A16, N3, het spoor en industrieterrein Dordt-West.

Luchtkwaliteit

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Maasterras	Dichtbij het centrum van Dordrecht gelegen, nabij de A16.
Leerpark	Gelegen in de nabijheid van de N3. Deze weg vormt een bron van luchtverontreinigende stoffen.
Amstelwijck	Gelegen in de nabijheid van de A16 en de N3. Dit zijn twee bronnen van luchtverontreinigende stoffen.

Doel 4: Uitstekend vestigingsklimaat

Woningbouwopgave	Ruimte bieden aan huisvesten voor arbeiders bij de nabijgelegen woningbouwontwikkelingen.
	Ruimte vrij maken voor busverbinding(en) tussen het Leerpark en de bedrijventerreinen aan de westkant van Dordrecht.
	Optimaliseren van fietsverbinding(en) tussen de bedrijventerreinen en de stations van Dordrecht.

Doel 5: klimaatbestendige stad

Waterveiligheid

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Maasterras / Schil-West / Amstelwijck-Spoorzone	Deze grote ontwikkeling geeft druk op de capaciteit van vluchtroutes en voorzieningen gericht op waterveiligheid.

Groenblauwe structuur en klimaat

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Amstelwijck-Spoorzone	Bij de ontwikkeling van Amstelwijck wordt het uitgangspunt gehanteerd dat 40 procent van het plangebied wordt ingericht met groen en water. Desondanks neemt het aandeel groen af en de verharding toe ten opzichte van de huidige situatie.

Doel 6: Energieneutrale stad

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Amstelwijck-Spoorzone	Volgens de Transitievisie Warmte is een warmtenet in Amstelwijck niet kosteneffectief en moet ingezet worden op all-electric oplossingen.
Gezondheidspark	Aansluiten op warmtenet en potentie voor zonnepanelen op de Sportboulevard en de daken.

Doel 7: Biodiverse stad

Woningbouwlocatie	Aandachtspunt
Amstelwijck-Spoorzone	Met de killen kunnen ecologische verbindingen tussen Landgoed Gravenstein, het Wielwijkpark en de water- en groenstructuren van Sterrenburg worden gerealiseerd.
	Vanwege de omvang van de ontwikkeling, ligging nabij de N3 en A16 en de relatief kleine afstand tot stikstofgevoelige habitattypen is Amstelwijck een aandachtspunt wat betreft stikstof.
Leerpark	Gelegen nabij Landgoed Dordwijk en gelegen in de Dordwijkzone. De ontwikkeling biedt kansen om het NNN te versterken en de Essenhof aan de Dordwijkzone te verbinden.
Gezondheidspark	Gelegen nabij het Landgoed Dordwijk en gelegen in de Dordwijkzone. Hierdoor biedt de ontwikkeling kansen voor versterking van het NNN.
	Vanwege de omvang van de ontwikkeling en de nabijheid van de N3 is Gezondheidspark een aandachtspunt wat betreft stikstof.
Maasterras	Vanwege de hoogbouw legt de ontwikkeling weinig ruimtebeslag op de groenblauwe structuren in Dordrecht.
	Ondanks de relatief grote afstand tot stikstofgevoelige habitattypen is Maasterras vanwege de omvang van de ontwikkeling een aandachtspunt voor stikstof.



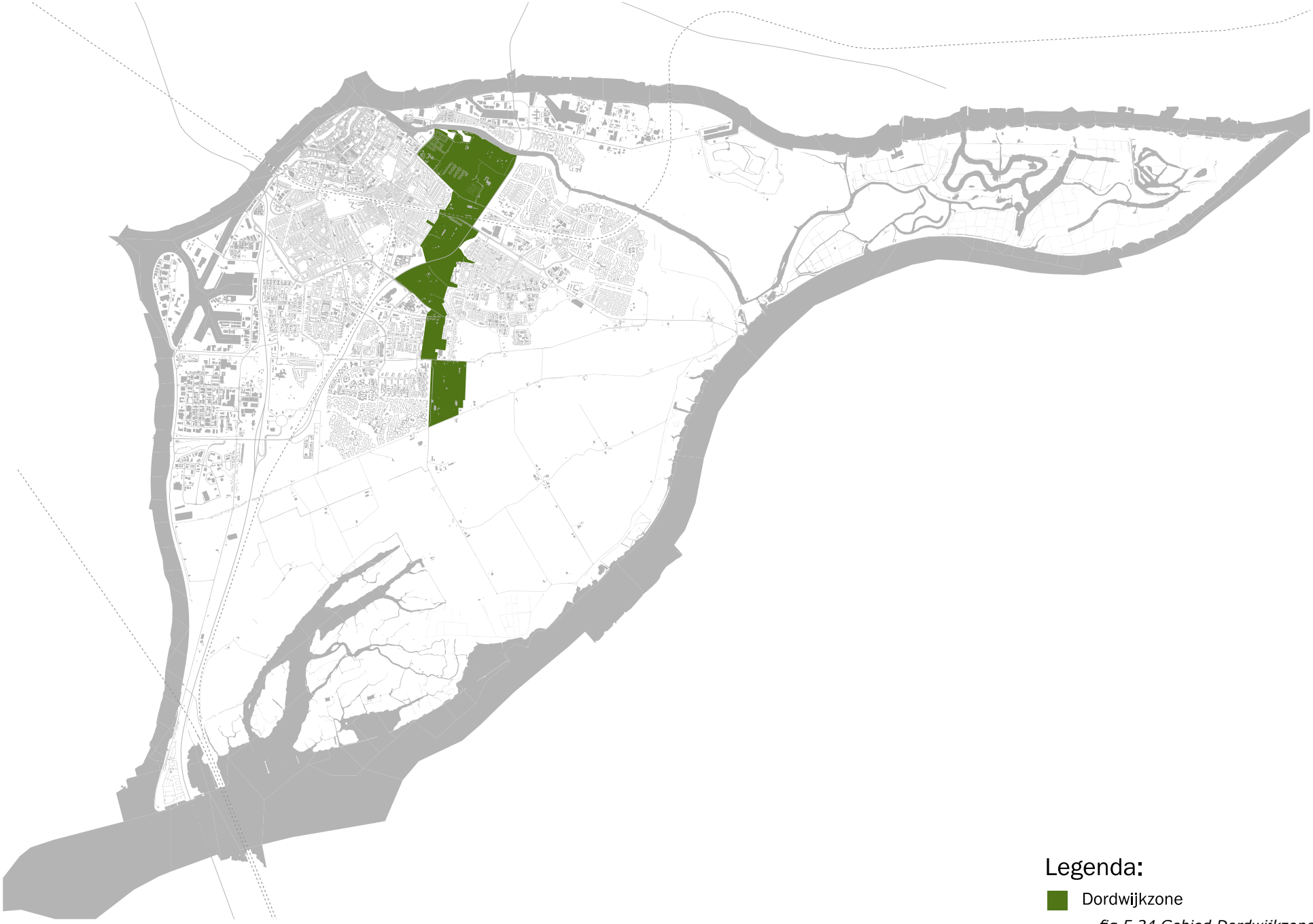


fig 5.24 Gebied Dordwijkzone

5.6 Dordwijkzone

Prioritaire doelen: Gezonde stad, Klimaatbestendige stad en Biodiversiteit



Om de stad aantrekkelijk, gezond en bestand tegen weersextremen te houden, krijgen groene waterrijke zones een steeds belangrijkere rol. De Dordwijkzone ligt prominent 'midden' over het eiland en vormde oorspronkelijk een groene bufferzone tussen Dordrecht en Dubbeldam. Hierdoor zijn daar allerlei functies terechtgekomen die normaliter in de periferie van de stad belanden zoals sportvelden en volkstuinen. De Dordwijkzone heeft al veel kwaliteit, maar bestaat nu nog uit losse gebieden. De ruimtelijke uitstraling van de Dordwijkzone is vooral parkachtig en landschappelijk met sport- en recreatiemogelijkheden. Het biedt ook kansen om het gebied langs de randen een multifunctioneel karakter te geven. Een groen park waar naast recreatieve en natuurlijke ontwikkelingen ook ontwikkelingen als wonen en lichte bedrijvigheid de ruimte krijgen, zonder afbreuk te doen aan het groenblauwe karakter van het gebied. Een park dat bovendien een natuurlijke en geleidelijke overgang biedt naar zijn omgeving. Binnen de Dordwijkzone is het huidige sportareaal het uitgangspunt waarop niet mag worden ingeleverd. De huidige functionaliteiten zoals (professionele) sport krijgen een logische en goede plek binnen dit gebied. Op deze manier levert het stadspark een bijdrage aan de leefbaarheid: ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid en verkeersveiligheid, gezondheidseffecten, groen, wonen, water en biodiversiteit.

Sturingsfilosofie

Er ligt een actieve initiërende rol bij de gemeente. Vanuit die rol nemen wij het initiatief om het gebiedsproces aan te sturen. Het doel is om ontwikkelingen op het gebied van gezondheid, sport, leisure, wonen, kleinschalige evenementen en ondersteunende bedrijvigheid (passend in het gebied) te behouden en mogelijk te maken. Daarvoor stellen we een toetsingskader, passend binnen de randvoorwaarden uit deze omgevingsvisie, op dat ontwikkelgericht is. Bovendien investeren we in de infrastructuur die randvoorwaardelijk is voor de ontwikkeling van deze zone en de stad. Marktpartijen en maatschappelijke organisaties kunnen met initiatieven komen die passen binnen de in het toetsingskader gestelde randvoorwaarden voor de Dordwijkzone.

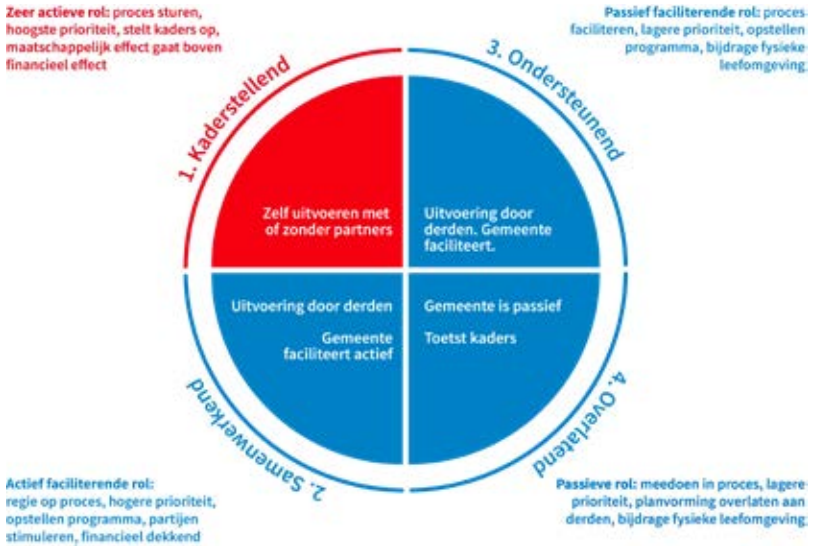


fig 5.25 Rol van de gemeenete in gebied Dordwijkzone



fig 5.26 Impressie nieuw stadspark dd april 2019



fig 5.27 Structuur Dordwijkzone volgens concept Programma Stadspark XXL

Aantrekkelijke stad

Wonen

Indachtig de visie op de groenblauwe zone, kunnen in de Dordwijkzone op kleinere schaal nieuwe woningen worden toegevoegd aan de randen van het gebied, behalve het gebied ten zuiden van de Oudendijk. Het gaat hier om maatwerk, waarbij een ontwikkeling bovendien ten dienste kan staan aan een ontwikkeling die functiemenging en meervoudig grondgebruik tot stand brengt. Daarbij zijn de bestaande parken uitgesloten. Bij de totstandkoming van de omgevingsplannen dient een participatietraject ten grondslag te liggen, waarbij nadere invulling komt voor wat betreft de exacte locaties, aantallen en type woningen.

Welstandsniveau

In de Dordwijkzone geldt het welstandsniveau regulier. Rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten vallen onder het welstandsniveau intensief.

Hoogbouw

Hogere bouwwerken als een lichtmast (op een sportpark) of een uitkijktoren passen we zoveel mogelijk landschappelijk in en stemmen we af met de directe omgeving. In het geval van hoogbouw ten behoeve van eventuele woningbouwontwikkeling aan de rand van het gebied, wordt gekeken naar plekken waar de kansen op functiemenging en meervoudig grondgebruik het grootst zijn. Daarbij streven we naar de meest duurzame en ecologisch verantwoorde oplossingen, die passen bij het karakter van het gebied.

Voorzieningen

De Dordwijkzone zien we in zijn geheel als een voorziening voor de hele stad: een centraal park. Belangrijk daarbij is het creëren van extra groene ruimte en meer openbare toegankelijkheid om bij te dragen aan de doelen voor de gehele stad (zie hoofdstuk 3).

Hoewel het gebied op de kaart groen oogt, betreffen het vaak ontoegankelijke sportfaciliteiten. Voor een centraal park is

het nodig om bredere, openbaar toegankelijke parkzones te maken. Dat vraagt om het optimaliseren van hrt huidige ruimtegebruik. De sportparken moeten doorkruisbaar zijn en parkeervoorzieningen en andere faciliteiten moeten zoveel mogelijk multi-inzetbaar zijn. Dit wordt nader uitgewerkt in het Programma Sportparken en de uitwerking van de Dordwijkzone, waarbij afwegingen ook in relatie tot het sporten in heel Dordrecht gemaakt worden.

Verder kunnen we met het plaatsen van picknicktafels en een kinderboerderij in het park meer nieuwe functies introduceren om het recreëren en ontmoeten te bevorderen. Kort gesteld moeten we de sportvelden meer openbaar en de openbare ruimte sportiever inrichten en er moeten mogelijkheden zijn om elkaar te ontmoeten.

Cultuurhistorie

De noord-zuid verlopende Dordwijkzone doorsnijdt vele historische structuren en polderlandschapslijnen, aangezien die vooral een oost-west verloop hebben. De historische structuren bestaan uit polders, dijken en ontsluitingswegen. De dijken en ontsluitingswegen vormen de oorspronkelijke infrastructuur van de polders, maar vormen ook de meest directe verbinding tussen polder en stad.

Deze dijken en historische wegen dragen sterk bij aan de identiteit van de Dordwijkzone en zijn in te zetten als verbindende elementen. Naast de historische waardevolle structuur, zijn er diverse beschermde objecten en complexen in de Dordwijkzone. Denk hierbij aan groene monumenten zoals het Wantijpark en Wantijplantsoen, het landgoed Dordwijk en de begraafplaats van Dubbeldam, die is gemaakt bij een historische dijkdoorbraak (wiel).

Bereikbare stad

Verkeer en vervoer

Voor de Dordwijkzone is het van belang dat er continuïteit komt en barrières verdwijnen. Concreet houdt dit in: het doorzetten van waterlopen, het maken van royale natuurvriendelijke oevers en het creëren van goede fiets- en wandelroutes.

Via de Dordwijkzone komt het water in het hart van het eiland en kan verdeling plaatsvinden. Een combinatie met fiets- en wandelpaden ligt hierbij voor de hand. Daarbij richten we de hele Dordwijkzone autoluw in. De Dordwijkzone maken we veel beter bereikbaar en doorkruisbaar met een fijnmazig stelsel van wandel- en fietspaden. Van oost naar west om wijken met elkaar te verbinden en van noord naar zuid om poldergebied met centrum te verbinden. Een zogenaamde fietsladder.

De dijken in dit gebied zijn onderdeel van de fietsladder. Het doel is om beweging te stimuleren en de verbindingen met de omgeving te verbeteren. Hierbij moet er een directe aansluiting zijn tussen OV-hubs en het fietsnetwerk. Een deel van de fietsladder bestaat al, er ontbreken alleen een aantal belangrijke schakels. Een extra doelstelling is om deze ladder te combineren met een ecoverbinding over de volledige lengte van het bos. Dit is geslaagd als we de doelsoort ‘de egel’ hier kunnen faciliteren. In een zeer ambitieus scenario verdiepen we de N3 in een open tunnel, waardoor de grootste noord-zuid barrière verdwijnt. Voor de beleving van een continue park zou dit zeer effectief zijn.

Gezonde stad

Milieu

Externe veiligheid

Door de Dordwijkzone is een hoofdtransportas gesitueerd (N3). Deze as heeft een belangrijke functie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op basis van het nieuwe veiligheidsbeleid van het Rijk krijgen al deze transportassen aandachtsgebieden voor brand, explosie en toxiciteit toebedeeld. Deze bedragen respectievelijk 30, 200 en 1.500 meter (zie hoofdstuk 4). Gezien de gevaarsetting leidt dat tot onderstaande bebouwingsvrije zones en voorschriftengebieden:

- Niet bouwen binnen 10-6 contour van de N3.
- Niet bouwen binnen brandaandachtsgebied van de N3 (30 meter vanaf de zijkant van de infrastructuur).
- N3: altijd voorschriftengebied explosie (200 meter).
- Spoor Dordrecht Geldermalsen geen voorschriftengebieden i.v.m. geringe hoeveelheid vervoer van (zeer) brandbare gassen.

Binnen de voorschriftengebieden explosie nemen we maatregelen aan gebouwen conform het besluit bouwwerken leefomgeving. Verder geldt dat we binnen het explosie aandachtsgebied 'N3' geen zeer kwetsbare functies mogen ontwikkelen.

Ter beheersing van het groepsrisico geldt voor de Dordwijkzone dat het groepsrisico kleiner dient te zijn dan Gr< .25 maal de oriëntatiewaarde of een personendichtheid per hectare die hiermee correspondeert. De berekening van het groepsrisico en/of dichtheden dient men uit te voeren volgens de Handleiding risicoanalyse transport.

Geluid

Het aspect geluid is gekoppeld aan het beoogde woonmilieu. Daarbij is een tweedeling gemaakt tussen rustig groen en suburbaan wonen enerzijds en stedelijk wonen anderzijds (zie hoofdstuk 4). Aan de randen van de Dordwijkzone komen rustig groen en suburbaan wonen het meest voor. Naast de voorwaarden op woningniveau moet er binnen de Dordwijkzone aandacht zijn voor geluidluwe plekken in het parkgebied. Vanwege de stedelijke functie is dit de aangewezen plek en route voor wandelaars en fietsers om de drukte van de stad even te ontlopen.

Luchtkwaliteit

Zoals in hoofdstuk 3 is aangegeven streven we naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit met zicht op de WHO advieswaarde. De hiervoor noodzakelijke reductie van de stikstofemissie vermindert de stikstof depositie in dit gebied. Hiermee leveren we een bijdrage aan het behoud van biodiversiteit in de Dordwijkzone.

Openbare ruimte

Het kwaliteitsniveau bepalen we nadat er een meer uitgewerkt ontwerp is gemaakt.

Ondergrond

In principe kent dit gebied alleen schone grond met de klasse achtergrondwaarde. Dit willen we zo houden.

Uitstekend vestigingsklimaat

Werken

Een groot deel van de Dordwijkzone is nu ingericht als landbouwgebied en sportpark. In de transformatie naar een centraal stadspark zou de landbouwfunctie een plek kunnen krijgen. De (kringloop)landbouw krijgt daarbij een duidelijkere afzetmarkt in de stad. Te denken valt aan een oogstmarkt en andere events waardoor de landbouw (boeren) en de stad (burgers) weer een sterkere relatie krijgen. In het algemeen streven we naar een grotere programmatische diversiteit voor de Dordwijkzone met het groene karakter van het gebied als uitgangspunt. Lichte bedrijvigheid krijgt de ruimte waar het andere (reeds bestaande) functies kan versterken en ondersteunen.



Klimaatbestendig

Klimaatadaptatie

Naast alle fysieke ingrepen is het van belang om te komen tot een herdefinitie van de Dordwijkzone als een centraal park dat (ook) fungeert als natuurlijke klimaatbuffer. In een klimaatbuffer krijgen natuurlijke processen en structuren de ruimte, waardoor ze kunnen meegroeien met klimaatverandering. De Dordwijkzone kan als klimaatbuffer een belangrijke rol spelen om klimaatdreigingen voor omliggende wijken op te vangen. Omliggende wijken hebben hierdoor minder wateroverlast en kunnen hitte beter opvangen.

In de Dordwijkzone krijgen diverse adaptatiemaatregelen een plek, waaronder het project 'waterkraan' om doorstroom van water uit de Biesbosch te bevorderen. Dit water kan bij hitte het water in de wijken verversen.

Met de Dordwijkzone als klimaatbuffer voegen we een extra laag aan de cultuurhistorie van het eiland toe. Een laag waarin we de nieuwe betekenis van deze grote groenblauwe structuur verankeren. Daarmee is het ook een vraag naar de identiteit van het gebied. Een grote ingreep die het park een duidelijk karakter meegeeft (zoals het creëren van een groot bos), helpt bij het ontwikkelen van een identiteit.



Energieneutraal

Delen van de Dordwijkzone liggen in het warmteleveringsgebied. Ruimten langs de infrastructuur bieden goede mogelijkheden voor opwekking van elektriciteit met zonnepanelen.



Biodiversiteit

Ecologie en groen

Groen en ecologie is de belangrijkste functie in de Dordwijkzone. De Dordwijkzone kun je zien als de groene long van de stad. Bij nieuwe ontwikkelingen moeten effecten op bestaand en potentieel groen en de ecologie goed inzichtelijk zijn. Ze wegen als belangrijk argument mee in de afweging. Voor de Dordwijkzone zijn in de Stedelijke Ecologische Structuur (SES) projecten opgenomen om de ecologische waarden te versterken en de zones richting het buitengebied verder vorm te geven.

Biodiversiteit kan rekenen op bescherming en bevordering in de bestaande omgeving en bij nieuwe ontwikkelingen. De Dordwijkzone noemen we specifiek als belangrijke groenblauwe ader voor de oostzijde van de stad. Vooral omdat deze zone in directe verbinding staat met het poldergebied en de Biesbosch. En dus een belangrijke rol vervult in het ecosysteem van onder andere de getijdennatuur. De doorgaande dijken spelen daarbij ook een belangrijke rol.

Aanvullende, specifieke acties en programma's

- Doorontwikkelen fietsladder, inclusief combinatie met een ecoverbinding.
- Inrichting Dordwijkzone als klimaatbuffer.
- Groenblauw programma.[1]

Er zijn geen specifieke aandachtspunten vanuit de impactbeoordeling voor bepaalde ontwikkelingen in de Dordwijkzone.

1 De Dordwijkzone is nog geen strak omlijnd gebied. In het Programma Dordwijkzone volgt de nadere en meer specifieke uitwerking van de Dordwijkzone.


MACHINEFABRIEK L.STRAATMAN. KETELMAKERS
VOETBRUG

Hoofdstuk 6 Dordrecht naar een dynamische uitvoering

In voorgaande hoofdstukken zijn de opgaven en doelen op het gebied van de fysieke leefomgeving van Dordrecht weergegeven. De komende jaren staat er veel op stapel. De fysieke leefomgeving zal veranderen. In dit hoofdstuk geven we aan hoe we dit beleid realiseren. Onuitgevoerd beleid is tenslotte zonder waarde. Zie in dit verband ook de beleidscyclus van de Omgevingswet uit het eerste hoofdstuk. Een belangrijk onderdeel in deze cyclus is de monitoring. Tot slot komt de financiering van projecten en programma's aan bod.

Programma's

Uit voorgaande hoofdstukken komt naar voren dat delen van de omgevingsvisie uitwerking nodig hebben in programma's die op hun beurt weer een bijdrage leveren aan de doelen. Sommige programma's leveren een bijdrage aan meerdere doelen en andere aan 'slechts' één doel.

We zien dit als hulpmiddel bij het stellen van prioriteiten en het verdelen van de financiële middelen. Zo gebruiken we de doelen uit deze omgevingsvisie weer om te prioriteren, zoals omschreven in hoofdstuk 1. De lijst met programma's is niet in beton gegoten. Door nieuwe vraagstukken, actualisaties en andere ontwikkelingen kunnen we programma's toevoegen, samenvoegen of wijzigen.

In de matrix op de volgende pagina is te zien aan welke doelen de in de voorgaande hoofdstukken genoemde integrale, overkoepelende programma's een bijdrage leveren. Deze programma's agenderen we via deze omgevingsvisie. Een herziening van de omgevingsvisie kan leiden tot actualisering van deze lijst.

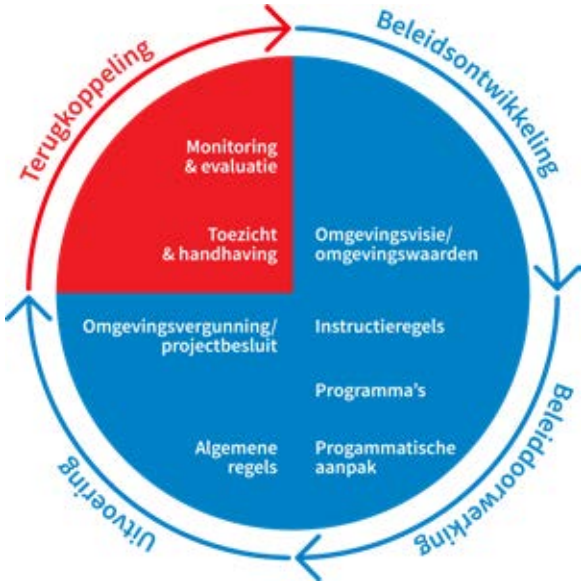


fig 6.1 Beleidscyclus Terugkoppeling

Doelen voor de stad	1: Aantrekkelijk	2: Bereikbaar	3: Gezond	4: Vestigingsklimaat	5: Klimaatbestendig	6: Energieneutraal	8: Biodivers
Integrale programma's							
Groenblauw programma (inclusief biodiversiteit via een natuur inclusieve inrichting)	x	x	x		x		x
Programma Toekomstbestendig bereikbaar Dordrecht	x	x	x	x	x	x	
Dordrecht beweegt (sporten, gezondheid, ruimte)	x	x	x		x		
Transitievisie warmte 2.0			x	x	x	x	
Programma Waterveiligheid (inclusief zelf- en samenredzaamheid)		x	x		x		
Programma Duurzame stad (inclusief pilots klimaatadaptief bouwen en circulariteit)	x	x	x		x	x	x
Programma Wonen, werken en verblijven in centrum en Spoorzone	x	x	x	x			

fig 6.2 Tabel integrale programma's en doelen

Monitoring

De opgaven van de omgevingsvisie zijn duidelijk: groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen. De doelen en subdoelen beschrijven hoe we dit gaan doen en de doelen functioneren tegelijkertijd als randvoorwaarden voor ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving. Wat rest is de uitwerking van de subdoelen in programma's, het omgevingsplan en het juridische instrumentarium (zie hoofdstuk 1) om deze opgaven en doelen te bereiken. Veel hangt af van de inzet van deze instrumenten en de samenwerking met de samenleving.

Om de opgaven en doelen uit de omgevingsvisie te verwezenlijken, bekijken we met enige regelmaat hoe het met de uitvoering gaat. Of we doelen behalen en of de aandachtspunten uit de leefomgevingsanalyse invulling krijgen. Op basis hiervan, maar ook op basis van nieuwe ontwikkelingen en actualiteiten, is bijstelling misschien nodig. Dat vraagt dan om een herziening van deze omgevingsvisie.

Deze omgevingsvisie staat niet voor jaren vast, maar herzien we indien nodig. Het werken binnen de kaders van de Omgevingswet kan aanleiding zijn om deze omgevingsvisie te herzien. Het is per slot van rekening een nieuwe wetgeving met nieuwe instrumenten. Iedereen moet daar aan wennen. Tot slot bevat de omgevingsvisie al het beleid op het gebied van de fysieke leefomgeving. Om de integraliteit verder door te voeren is op termijn een herziening van deze visie nodig.

De beleidscyclus van de Omgevingswet, zoals opgenomen in hoofdstuk 1, is hierbij het leidend principe. Vooralsnog is het uitgangspunt om de omgevingsvisie na een jaar te monitoren, evalueren en vervolgens te herzien. Ruimtelijke ontwikkelingen kosten nu eenmaal tijd. Daarom kiezen we na het startjaar voor een tweejaarlijkse monitoring, evaluatie en eventuele herziening.

Financiering

Dit uitvoeringsprogramma is een belangrijk deel van de omgevingsvisie en moet dynamisch zijn om te kunnen bijstellen als (markt)omstandigheden of andere ontwikkelingen hiertoe aanleiding geven. Het uitvoeringsprogramma staat dus niet vast.

Kostenverhaal

Voor de uitvoering van de projecten en programma's is financiering nodig. Een belangrijke bron hiervan vormt het kostenverhaal op grond van de Wet ruimtelijke ordening en in de toekomst de Omgevingswet. De gemeente hanteert hiervoor de volgende werkwijze. Uitgangspunt is dat we met ontwikkelaars anterieure overeenkomsten sluiten. Anterieur betekent voorafgaand aan de vaststelling van een ruimtelijk plan of de verlening van een uitgebreide omgevingsvergunning. In deze overeenkomst kan men niet alleen bijdragen aan gemeentelijke kosten afspreken, zoals de aanleg van riolering. Maar ook bijdragen aan kosten van (boven)wijkse voorzieningen, zoals een waterberging of een verbindingsweg. Kostenverhaal is publiekrechtelijk afdwingbaar indien geen overeenstemming kan worden bereikt. Dit is echter de uitzondering. Hiervoor stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast.

Met de komst van de Omgevingswet is deze werkwijze tegen het licht gehouden. De wet maakt een onderscheid tussen kostenverhaal en financiële bijdragen. Kostenverhaal gaat over het betalen van kosten voor noodzakelijke publieke voorzieningen, bouwrijp maken, plankosten etc. naar rato van opbrengsten binnen een gebiedsontwikkeling. Bij het kostenverhaal blijft het mogelijk om anterieure overeenkomsten te sluiten. Ook onder de Omgevingswet is het mogelijk om dit publiekrechtelijk af te dwingen als geen overeenstemming komt. Dit werkt via het omgevingsplan. Nieuw is dat kostenverhaal mogelijk is bij een meer organische ontwikkeling van een gebied. Dit biedt meer flexibiliteit.

Financiële bijdragen zijn bijdragen aan maatregelen voor de verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving buiten het bouwgebied. Het kan hierbij gaan om de aanleg of herinrichting van een stadspark. Hiervoor kan men met een ontwikkelaar een overeenkomst sluiten. Het moet hierbij gaan om ontwikkelingen die in de omgevingsvisie of een programma zijn vastgelegd. De Omgevingswet maakt deze bedragen publiekrechtelijk afdwingbaar via het omgevingsplan.

Gemeentelijke kosten

De geformuleerde doelen en met name subdoelen vormen de agenda voor de gemeente. Dit is het werk dat de gemeente de komende jaren verricht op het gebied van de fysieke leefomgeving. Met de reguliere budgetten en processen dekken we deze financieel en vragen we deze aan, zoals de aanvragen via de begroting. Bij de uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan (zie hoofdstuk 3) en projecten binnen de gebieden (zie hoofdstuk 5) is 'pas' sprake van uitvoering en inzicht in de kosten.

Keuzes maken met behulp van de zeven doelen

De zeven doelen, die ook functioneren als randvoorwaarden, zetten we in als we keuzes moeten maken. Bijvoorbeeld bij de begrotingsbehandeling: hoe groter de bijdrage aan de doelen, hoe groter de kans op nieuw of meer geld. Een goed voorbeeld zijn de omschreven programma's in tabel 6.2, waarbij met de kruisjes is aangegeven hoe groot de bijdrage is.


DORDT