

Structuurvisie Dordrecht 2020

Nota van beantwoording naar aanleiding van inspraak op Ontwerp Structuurvisie Dordrecht 2020 en PlanMER

Auteur	N.J. de Wit
Sector	Stadsontwikkeling
Onderwerp	Structuurvisie Dordrecht 2020
Status	Versie 1.4
In opdracht van	Sector Stadsontwikkeling
Redactie	N.J. de Wit
Datum	7 oktober 2008

1 Inleiding

Op 5 februari 2008 jl. heeft het college ingestemd met de ontwerp Structuurvisie Dordrecht 2020 en de PlanMER en besloten de adviescommissie van de gemeenteraad voor te stellen deze vrij te geven voor inspraak overeenkomstig de Algemene Wet Bestuursrecht (afdeling 3.4) en Wet milieubeheer (art. 26a). Vanaf 12 maart tot en met 23 april 2008 heeft de ontwerp Structuurvisie ter inzage gelegen en is een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen.

Intussen heeft de Eerste Kamer op 20 mei jl. unaniem ingestemd met de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening (Wro). Hiermee is de laatste belangrijke stap gezet om de nieuwe Wro in werking te kunnen laten treden. Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wro in werking getreden. Sinds die datum kan de Structuurvisie Dordrecht 2020 door de gemeenteraad worden vastgesteld als Structuurvisie zoals bedoeld in de Wro.

De ontwerp Structuurvisie Dordrecht 2020 is op 19 februari 2008 door de adviescommissie van de gemeenteraad vrijgegeven voor inspraak. Op 18 maart 2008 is in tweede instantie in de adviescommissie vergaderd over het ontwerp van de Structuurvisie Dordrecht 2020. In deze vergadering zijn enkele zwaarwichtige punten voor de inspraak in de stad aangegeven en door de commissie onderschreven. Daarbij gaat het over woningbouw in de Bovenpolder, een aangenaam leefklimaat in de wijken (veiligheid), ontsluiting bedrijventerreinen, en jeugdvoorzieningen en de spreiding daarvan over de stad. Deze punten hebben we meegenomen in de reacties op de ontwerp-Structuurvisie. De beantwoording van de brief van de adviescommissie treft u in hoofdstuk 5 van dit verslag aan.

Vanaf 12 maart tot en met 23 april 2008 heeft de ontwerp Structuurvisie ter inzage gelegen en is een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen. Daarbij is de ontwerp-Structuurvisie volgens de eisen die de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt digitaal beschikbaar gesteld via de gemeentelijke website.

Van deze gelegenheid hebben een groot aantal belanghebbenden gebruik gemaakt. Sommige reacties hebben niet direct betrekking op het niveau van de Structuurvisie, maar zijn wel belangrijk en bruikbaar voor andere gemeentelijke beleidsterreinen. Deze reacties worden zoveel mogelijk meegenomen in ander gemeentelijk beleid. Bijlage 2 geeft een overzicht van alle insprekers op de ontwerp Structuurvisie.

Tijdens de inspraakperiode is uitgebreid overleg gevoerd met diverse maatschappelijke organisaties en is er voor gekozen om op een drietal locaties in Dordrecht inspraakbijeenkomsten te organiseren in de vorm van inloopbijeenkomsten rond de ontwerp Structuurvisie Dordrecht 2020. De inloopbijeenkomsten zijn verspreid gehouden over de drie Dordtse stadsdelen: Dordrecht-centrum/Staart, Dordrecht-Oost, en Dordrecht-West. Deze avonden waren toegankelijk voor alle ingezetenen van Dordrecht en andere belanghebbenden.

De gemeente heeft brede bekendheid gegeven aan deze inloopbijeenkomsten, via de gemeentelijke website, Gemeentenieuws en speciale informatiekranen, zodat zoveel mogelijk Dordtenaren en andere belanghebbenden op de hoogte konden raken van de inspraakperiode en de inloopbijeenkomsten.

Tijdens deze bijeenkomsten is aan de hand van plantekeningen en een mondelinge presentatie toelichting gegeven op de ontwerp Structuurvisie en hebben bezoekers de mogelijkheid gekregen om vragen te stellen en/of een reactie te geven. Een kort verslag van deze inloopbijeenkomsten treft u in hoofdstuk 2 aan.

Naast deze drie inloopbijeenkomsten is de ontwerp Structuurvisie tijdens de inspraakperiode (op verzoek) op een aantal specifieke bijeenkomsten gepresenteerd, waaronder die van de Dordtse Integratie Adviesraad (DIA), de klankbordgroep Zuidpolder, de Werkgevers Drechtsteden (WD), Stichting DE STAD en het Vastgoed congres Drechtsteden.

Ook is de ontwerp Structuurvisie meerdere malen in regionaal verband zowel bestuurlijk ambtelijk besproken. Daarbij is specifiek gefocust op de vraagstukken die betrekking hebben op de economische ontwikkeling. Daarbij zijn de volgende vraagstukken aan de orde gekomen:

- Welke voorzieningen kan Dordrecht aanbieden voor de stad en de regio en wat zijn hierbij de aangewezen locaties?
- Aan welke bedrijvigheid wil Dordrecht plaats bieden en waar?
- Wonen en werken langs de Dordtse waterfronten; welke functie willen we versterken?
- Hoe behouden en versterken we de bereikbaarheid per openbaar vervoer?

De reacties op deze vraagstukken zijn vervolgens besproken in de regionale portefeuillehouders-overleggen (economie en ruimte) en meegenomen in de uitwerking van de ontwerp Structuurvisie Dordrecht 2020. Belangrijk uitgangspunt voor de uitwerking van de Structuurvisie Dordrecht 2020 is daarbij ruimtelijke kaderstelling op regionaal niveau, vastgelegd in de regionale Structuurvisie Ruimte Geven. Daarnaast hebben de gemeenten Zwijndrecht, Papendrecht, Hendrik-Ido-Ambacht en Binnenmaas elk een eigen reactie gegeven op de ontwerp Structuurvisie. Ook zijn de belangrijkste bovenregionale opgaven uit zowel Ruimte Geven als de ontwerp Structuurvisie Dordrecht 2020 meegenomen in het werkdocument World Port World City als gezamenlijke bijdrage van de Drechtsteden en Rotterdam op de visie Randstad 2040.

Daarnaast is de ontwerp Structuurvisie en bijbehorende PlanMER in het kader van het ex artikel 10 BRO overleg naar de (overleg)instanties verstuurd. De schriftelijke reacties van deze partijen op het ontwerp zijn, indien van toepassing, afzonderlijk van commentaar voorzien.

Deze Structuurvisie vormt het kader voor MER-plichtige activiteiten en projecten. De Structuurvisie is in dat geval ook MER-plichtig. De milieueffectrapportage (MER) is daarom samen met de ontwerp Structuurvisie voor inspraak ter inzage gelegd. Na de inspraak is de MER commissie samen met de inspraakreacties voor advies aan de PlanMER commissie voorgelegd.

In bijlage 1 treft u het Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Structuurvisie Dordrecht 2020 van deze commissie aan. De adviezen van de PlanMER commissie hebben wij ook voorzien van commentaar.

Op 5 september 2008 heeft het Rijk de structuurvisie Randstad 2040 vastgesteld. In deze visie schetst het Rijk de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de Randstad over de periode tot 2040. Ondanks de planhorizon van Randstad 2040 verder weg ligt dan die van de structuurvisie, sluit de inhoud van de beide visiedocumenten goed op elkaar aan. In de nota wordt onder meer geconstateerd dat wil de Randstad de concurrentie kunnen aangaan met andere stedelijke regio's in Europa, meer ingezet moet worden op het scheppen van een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat. Vooral ten aanzien van het wonen wordt geconstateerd dat er met name in de Zuidvleugel sprake is van een mismatch tussen het huidige aanbod en de gewenste woonmilieus, zowel op kwaliteit als kwantiteit. Daarnaast wordt in Randstad 2040 afzonderlijk ingegaan op de problematiek van het gebied tussen Rotterdam en Dordrecht (Deltapoort). Tegelijkertijd wordt geconstateerd dat het gebied kansen heeft met de unieke ligging tussen de Deltalandschappen van de Hoeksche Waard en de Biesbosch en de toeristische potenties van Dordrecht.

Ook is recentelijk de rapportage van de Deltacommissie ("Samen werken met water") verschenen over de vraag hoe Nederland in kan spelen op de risico's van overstromingsgevaar op lange termijn als gevolg van hogere waterstanden in de rivieren en op zee. Daarin wordt specifieke aandacht besteed aan het programma Urban Flood Management en het buitendijks gelegen Stadswerven.

In dit verslag op de inspraak worden de verschillende reacties groepsgewijs behandeld. Achtereenvolgens treft u aan:

- kort verslag van de inloopbijeenkomsten tijdens de inspraak;
- de reacties van de partijen in het kader van ex art. 10-overleg;
- het Toetsingsadvies van de Commissie PlanMER, voorzien van beantwoording;
- de door de adviescommissie van de gemeenteraad ingebrachte punten voorzien van reactie;
- de door insprekers ingebrachte zienswijzen (thematisch geclusterd), voorzien van commentaar;
- samenvatting en wijzigingsvoorstellen op de ontwerp Structuurvisie.

2 Samenvatting

Vanuit de zienswijzen komt een veelheid van onderwerpen naar voren. Belangrijke thema's hierin zijn: duurzaamheid, zuinig om gaan met de beschikbare ruimte, inzetten op meer kwaliteit en het verhogen van de aantrekkelijkheid van de stad. Veel van de zienswijzen van de bewoners van Dordrecht heeft betrekking op de plannen voor woningbouw in de Zuidpolder (en Bovenpolder) aan de zuidrand van de stad.

In de volgende hoofdstukken komen deze zienswijzen uitgebreid aan bod. Op een aantal punten hebben de zienswijzen en tussentijdse ontwikkelingen geleid tot een aantal wijzigingsvoorstellen voor de structuurvisie.

Hoogbouw

Op de zoneringskaart hoogbouw (paragraaf 9.2) moet de geplande hoogbouw op de Galileolocatie (woontoren van 65 meter) worden aangegeven. Dit wijkt af de in de in ontwerp Structuurvisie opgenomen richtlijnen voor large hoogbouw (tot 50 meter) op deze locatie.

Zie paragraaf 8.2 (Ruimtelijke kaders).

Businesscase Westelijke Dordtse Oever

In de ontwerp Structuurvisie wordt (nog) geen melding gemaakt van de businesscase m.b.t. de opvang van het bovenregionaal bedrijventerrein Hoeksche Waard. Gelet op de (mogelijke) ruimtelijke consequenties is ons voorstel om deze businesscase als gebiedsgerichte uitwerkingsopgave op te nemen in de Structuurvisie Dordrecht 2020.

In de ontwerp- Structuurvisie wordt m.b.t. het bedrijventerrein Dordtse Kil IV melding gemaakt van de businesscase met het Havenbedrijf Rotterdam naar ontwikkeling van Dordtse Kil IV als nat bedrijventerrein, met insteekhavens voor kadegebonden bedrijvigheid.

Aangezien een waterontsluiting slechts met een grote onrendabele top ontwikkeld kan worden en er geen positieve effecten zijn te verwachten op de economische ontwikkeling van Dordrecht en de regio, is door ons college besloten om af te zien van verdere uitwerking.

Zie paragraaf 5.2 (De economische waarde van ligging aan het water).

Richtlijn 10 m² speelruimte per woning voor 'buurtrecreatief gebruik'

De openbare ruimte vormt een belangrijk speeldomein voor kinderen. Afhankelijk van het type leefmilieu geldt bij herstructurering, herinrichting of nieuwbouw de streefwaarde dat er 10 m² speelruimte per woning voor 'buurtrecreatief gebruik' moet zijn. Daarnaast hanteren we de richtlijn van één trapveld per 1.000 woningen.

Zie paragraaf 3.3 (Een aangenaam leefklimaat in de wijken).

Bovenpolder

Gezien ook de beperkte planhorizon tot 2020 zal de Bovenpolder in de Structuurvisie niet meer als project worden benoemd. Voorstellen over concrete bestemmingswijzigingen voor de Bovenpolder worden in de Structuurvisieperiode dan ook niet meer gedaan.

Spreiding van voorzieningen

Door de adviescommissie van de gemeenteraad is gewezen op het belang van een evenwichtige verdeling en spreiding van sociale voorzieningen in de wijken.

Zie paragraaf 3.6 (Goed bereikbare sociaal-culturele en recreatieve voorzieningen).

Ontsluiting oostelijke stadsdelen

In de ontwerp Structuurvisie (paragraaf 7.4, 'ontsluiting oostelijke stadsdelen') wordt voorgesteld om nader onderzoek te doen naar de ontsluitingsstructuur voor de oostelijke stadsdelen, lettende op het feit dat de capaciteit van de Provincialeweg in de ochtend- en avondspits tegen zijn grenzen aanloopt. Tijdens de inspraakperiode zijn verschillende varianten onderzocht. De onderzochte varianten van nieuwe infrastructuur zijn: verlengde Copernicusweg, verlengde Overkampweg als rondweg Dubbeldam of een route om Sterrenburg heen. De voorkeur gaat uit naar het aanpassen van de bestaande infrastructuur. Dit betekent dat er capaciteitsverruimende maatregelen aan en op de Provincialeweg noodzakelijk zijn.

Zie paragraaf 6.4 (Ontsluiting oostelijke stadsdelen).

Uitvoeringsstrategie (hoofdstuk 11)

Ambtshalve worden nog enkele wijzigingen voorgesteld met betrekking tot hoofdstuk 11. De aanvullingen betreffen een nadere toelichting op het sturingsinstrumentarium dat de gemeente met de nieuwe Wet ruimtelijke ordening ter beschikking staat bij de uitvoering van de ontwikkelingsstrategie (paragraaf 11.3).

Voorgesteld wordt om deze wijzigingen op te nemen in de Structuurvisie Dordrecht 2020. Voor een nadere toelichting en de tekstvoorstellen wordt verwezen naar de nota van beantwoording (hoofdstuk 6). Verder zijn nog enkele wijzigingen voorgesteld met betrekking tot het kaartmateriaal in de PlanMER.

3 Verslag van de inloopbijeenkomsten

Tijdens de inspraakperiode - van 12 maart tot 23 april 2008 - konden inwoners van Dordrecht en andere belanghebbenden op drie inloop- en inspraakbijeenkomsten (op 17, 19 en 26 maart 2008) hun mening geven over de inrichting van de ruimte in Dordrecht tot 2020.

De inloopbijeenkomsten zijn verspreid over drie Dordtse gebieden gehouden: Dordrecht-Oost, Dordrecht-centrum/Staart en Dordrecht-West. De bijeenkomst voor Dordrecht-centrum/Staart is gehouden in wijkcentrum Staart-West; de bijeenkomst voor Dordrecht-West in multifunctionele accommodatie Koloriet in Oud Krispijn en de bijeenkomst voor Dordrecht-Oost in Cultureel centrum Sterrenburg. De bijeenkomsten hadden dezelfde opzet, maar per gebied (Dordrecht-Oost, Dordrecht-West en Dordrecht-centrum/Staart) kregen de ontwikkelingen in dat gebied extra aandacht.

De gemeente heeft brede bekendheid gegeven aan de inloopbijeenkomsten, via mailingen, de gemeentelijke website, Gemeentenieuws (gemeentelijke informatiepagina in huis-aan-huisblad), persberichten en speciale informatiekranen, zodat zoveel mogelijk Dordtenaren en andere belanghebbenden op de hoogte konden raken van de inspraakperiode en de inloopbijeenkomsten. De bijeenkomsten zijn in totaal bezocht door circa 50 personen. Daarnaast hebben veel Dordtenaren gereageerd via internet (www.dordrecht.nl/dordrecht2020).

Bezoekers konden tijdens de inspraakbijeenkomsten binnenlopen op het tijdstip dat hen het beste uitkwam. Vertegenwoordigers van de gemeente waren aanwezig voor een toelichting op de plannen en om antwoord te geven op vragen. Bij iedere bijeenkomst konden bezoekers telkens op twee verschillende tijdstippen een centrale presentatie bijwonen van de plannen. Bezoekers konden ter plekke een reactie geven of ze konden een reactieformulier gebruiken dat voor hen klaarlag. Een expositie over Dordrecht 2020 liet bezoekers zien hoe de plannen er in grote lijnen uitzien voor de inrichting van de stad tot 2020.

Er waren op de inloopbijeenkomsten veel vragen over de bebouwing van de (Zuid)polder, de inrichting van de zuidelijke stadsrand en de doorstroming van het verkeer in delen van de stad. Ook waren er vragen over nieuwe voorzieningen voor de jeugd, de locatie van voorzieningen als een bioscoop en de bereikbaarheid van de binnenstad. Veel vragen en reacties gingen over zaken dichtbij huis, zoals de ligging van fietspaden en het openbaar groen in de eigen buurt en nieuwe voorzieningen in de wijken. Onderwerpen die geen betrekking hebben op het niveau van de Structuurvisie, maar op het niveau van het bestemmingsplan.

4 Partijen ex art. 10-overleg

De ontwerp Structuurvisie en bijbehorende PlanMER zijn in het kader van het ex artikel 10 BRO overleg naar de (overleg)instanties verstuurd. De schriftelijke reacties van deze partijen op het ontwerp zijn indien van toepassing afzonderlijk van commentaar voorzien.

Rijksdienst voor archeologie, cultuurlandschap en monumenten

Bescherming en instandhouding van erfgoed:

Zienswijze:

Het is van belang dat goede ruimtelijke afwegingen worden gemaakt om de gewenste versterking van het erfgoed in evenwicht te houden. Daarbij moet rekening gehouden worden met de bestaande kwaliteiten van met name de binnenstad en de 19^e- eeuwse schil. Dit geldt in het bijzonder bij de aanleg van grote gebouw- en winkelcomplexen, parkeergarages en infrastructurele ingrepen. Verder wordt het voorstel om ruimte voor parkeergarages aan de rand te zoeken (oostzijde) ondersteund.

Reactie op zienswijze:

We onderschrijven deze zienswijze. De binnenstad is daarbij op basis van het wettelijk kader beschermd stadsgezicht. Er wordt bovendien gewerkt aan een nieuw bestemmingsplan voor de binnenstad. Eén van de belangrijkste kaders voor dit bestemmingsplan is het beschermd stadsgezicht. Waarschijnlijk nog dit jaar wordt bovendien een groot deel van de 19^e eeuwse schil aangewezen als beschermd stadsgezicht. Bij eerdere bestemmingsplannen is hier al op geanticipeerd.

Hoogbouw

Zienswijze:

Met betrekking tot hoogbouw wordt gesteld dat dit een positieve bijdrage kan leveren aan het silhouet van de stad en een middel voor verdichting kan zijn, mits op de juiste locatie. Wat een goede locatie is voor (middel-)hoogbouw hangt af van meerdere factoren. Vanuit cultuurhistorische overwegingen geldt in elk geval dat de hoogbouw niet verstorend mag zijn en in evenwicht moet zijn met de naaste historische omgeving. Voor de binnenstad en de 19^e- eeuwse schil is deze indeling nogal grofmazig en zou meer per locatie gekeken moeten worden waar ruimte is voor hogere bebouwing en verdichting.

Reactie op zienswijze:

We onderschrijven deze zienswijze. Het belang van de cultuurhistorische overwegingen bij hoogbouw wordt ondervangen in de betreffende bestemmingsplannen.

Uitwerkingsopgave

Zienswijze:

Ten aanzien van de onderzoeksopgaven wordt voorgesteld om een visie te ontwikkelen met welke (ruimtelijke) middelen de karakteristiek van de historische binnenstad en schil gehandhaafd kan blijven c.q. versterkt kan worden zonder dat hierbij de bestaande kwaliteiten verloren gaan.

Reactie op zienswijze:

De gemeente Dordrecht heeft op dit gebied al enkele instrumenten voorhanden. Belangrijk in dit kader is het al genoemde nieuwe bestemmingsplan voor de binnenstad. Hierin is onder andere geregeld dat voor nieuwbouwlocaties binnen beschermd stadsgezicht door het College van B&W nadere randvoorwaarden kunnen worden gesteld ten aanzien van de ruimtelijke inpassing.

Ook de uitbreiding van de gemeentelijke monumenten in de negentiende eeuwse schil (2008) en de binnenstad (2010) met respectievelijk ca. 190 en 200 objecten levert een belangrijke bijdrage in dit kader.

Waterschap Hollandse Delta

Waterambities

Zienswijze:

Het Waterschap stemt in met de uitwerking van de waterambities, waarbij de gemeente met name gecomplimenteerd wordt met het toonaangevende project ten aanzien van duurzame stedelijke ontwikkeling in waterrijk gebied (UFM) en de wijze waarop het Waterschap hierbij wordt betrokken. De visie om buitendijks toch waterveilig te kunnen bouwen en de kwaliteitsdrager werkt het Waterschap graag verder met de gemeente uit.

Bij het waterbestendig maken van Dordrecht hoort zeker ook het landelijk zeer actuele thema: 'Wat als het toch mis gaat?'. Wellicht is het goed om ook een visie op de (on)mogelijkheden van een (gedeeltelijke) evacuatie uit te werken.

Reactie op zienswijze:

UFM is heel breed bezig met vernieuwende methoden voor veiligheid en klimaatverandering.

In het Interreg 4b programma project MARE (Managing Adaptive Responses to changing flood risk in the North Sea region) gaan we in samenwerking met o.a. het Waterschap ook aan de slag met de vraag 'wat als het toch mis gaat' en daarbij zit ook een visie op evacuatie. In september dienen we het voorstel in en pas in november weten we of het project is goedgekeurd. Als dit niet het geval is zullen we zeker proberen om dit onderwerp op een andere manier uit te werken.

Provincie Zuid-Holland

Oostpoort, Windenergie en Water

Zienswijze:

Ten aanzien van Oostpoort, Windenergie en Water wijst de provincie in haar reactie op mogelijke strijdigheden ten aanzien van het provinciale ruimtelijke beleid. Geadviseerd wordt om de Structuurvisie bij de vaststelling op deze onderdelen aan te passen, dan wel nadrukkelijker te motiveren waarom in de gegeven situatie van het provinciale beleid afgeweken kan worden.

Reactie op zienswijze:

De beantwoording van de zienswijzen met betrekking tot Oostpoort en Windenergie zijn samen met de overige zienswijzen meegenomen in hoofdstuk 7 van dit verslag. Ten aanzien van water en het feit dat uit de ontwerp Structuurvisie niet blijkt of de watertoets is doorlopen kunnen we het volgende stellen:

"De watertoets betekent volgens de Wro de "verplichting" om het Waterschap tijdig bij projecten en planprocessen te betrekken. Het is bedoeld om te voorkomen dat het een toets achteraf plaatsvindt. Het Waterschap is echter betrokken geweest bij de opzet van de ontwerp Structuurvisie (zie hiervoor ook de inspraakreactie van het Waterschap in het kader van ex artikel 10 BRO)."

VROM inspectie **Kwaliteitsbeeld**

Zienswijze:

Met betrekking tot het opstellen van een integraal kwaliteitsbeeld voor de gehele zone langs de A16 wordt opgemerkt dat ondanks dat de A16 geen routeontwerptraject betreft het gedachtegoed van routeontwerp een goede bijdrage kan zijn in de discussie. Hiervoor kan contact opgenomen worden met het Steunpunt Routeontwerp.

Reactie op zienswijze:

In het routeontwerp zijn zeker een aantal bruikbare richtlijnen opgenomen die de beeldkwaliteit en de beleving van de A16 voor de weggebruiker kunnen versterken. Zo zijn er richtlijnen met een grootschalig karakter, zoals richtlijnen die het contrast tussen de openheid van het zuidelijk deel van het Eiland van Dordrecht (vanaf de Moerdijkbrug tot de Wioldrechtse Zeedijk) en stedelijkheid van het noordelijk deel van het Eiland (vanaf de Wioldrechtse Zeedijk) verder kunnen benadrukken. Bij de uitwerking een beeldkwaliteitplan voor de A16 zone zullen we dan ook gebruikmaken van deze richtlijnen en de diensten van het Steunpunt Routeontwerp. De gemeente Dordrecht participeert samen met de gemeente Zwijndrecht in de uitwerking van het Landschapplan voor de gehele A16, onder leiding van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Infrastructuur

Zienswijze:

Dordrecht wil zich als 'sterke regio' profileren, temidden van andere (internationale) gebieden. De geplande ontwikkelingen zijn vrij omvangrijk en hebben als doel om Dordrecht nog beter op de kaart te zetten. Hierbij wordt eveneens gesproken over het versterken van de infrastructuur om deze ontwikkelingen te faciliteren. Het is van groot belang dat Dordrecht bij een verdere uitwerking van de plannen die vanuit deze Structuurvisie voorkomen duidelijk aangeeft wat de gehéél aan initiatieven (en dus niet slechts één of enkele) voor gevolgen heeft voor de infrastructuur. Hierbij gaat het niet alleen om de hoofdwegen, maar ook om het onderliggend wegennetwerk en overige modaliteiten zoals spoor en water.

Reactie op zienswijze:

Voor het geheel aan initiatieven voor gevolgen heeft voor de infrastructuur verwijzen we naar het mobiliteitsplan van de gemeente Dordrecht (vastgesteld in onderdelen in 2005-2006), is al rekening gehouden met de meeste ruimtelijke ontwikkelingen zoals nu in de Structuurvisie zijn opgenomen. In dat mobiliteitsplan staat voor de huidige of destijds te verwachten knelpunten beschreven hoe daarmee moet worden omgegaan.

De in het beleidsvoornemen mobiliteitsplan beschreven strategie is in de Structuurvisie verder vormgegeven bijvoorbeeld in de realisatie van de aanpak van het knooppunt N3 A16. Waar dit ten tijde van de besluitvorming m.b.t. het mobiliteitsplan nog niet mogelijk was, of in de Structuurvisie andere accenten zijn gelegd, is dit in de Structuurvisie opgepakt: zie bijvoorbeeld de onderzoeksopgave voor de ontsluiting van de bouwlocatie Zuidpolder in relatie tot de Provincialeweg.

Daarnaast moet bedacht worden dat de ruimtelijke ontwikkelingen zoals beschreven in de Structuurvisie redelijk beperkt van omvang en dus ook van verkeersproblematiek zijn.

Zienswijze:

Wat betreft water wordt de ligging aan de rivier als sterk punt naar voren gebracht. Hoe passen de toekomstige ontwikkelingen in rijksbeleid bijvoorbeeld betreffende scheepvaart en Ruimte voor de Rivier daarin?

Reactie op zienswijze:

De in de ontwerp Structuurvisie voorgestelde ruimtelijke ontwikkelingen (langs de rivier) hebben geen belemmerende werking op het scheepvaartverkeer en de verkeersbegeleiding. In de uitwerking van het Strategisch Groenproject (Project Nieuwe Dordtse Biesbosch) zijn de uitgangspunten van het programma Ruimte voor de Rivier van toepassing.

Externe veiligheid

Zienswijze:

Met betrekking tot externe veiligheid (blz. 42 PlanMER) staat "Het groepsrisico mag niet groter dan 4 maal de oriënterende waarde zijn" dit zal moeten zijn "Het groepsrisico mag in principe niet groter zijn dan de oriënterende waarde". Een toename van het groepsrisico en overschrijding van de oriënterende waarde dienen gemotiveerd te worden verantwoord.

Reactie op zienswijze:

In de ontwerp Structuurvisie en de bijbehorende PlanMER wordt dit inderdaad gesteld. Ten aanzien van Maasterras (zie leefmilieus) wordt gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico, met een maximum waarde niet groter dan 4 maal de oriënterende waarde (bij overschrijdingssituaties is dit een streefwaarde). Momenteel is er sprake van een overschrijding van 47 maal de oriëntatiewaarde op basis van de realisatiecijfers 2007.

Worden de basisnet prognoses berekend dan loopt deze overschrijding op tot 54 maal de oriëntatiewaarde, zonder toevoeging van bouwplannen.

Indien het Rijk alle denkbare maatregelen inzet om het risico door bronmaatregelen te reduceren is een maximale overschrijding van 2 tot 4 maal de oriëntatiewaarde haalbaar voor het betreffende kilometervak. Om ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum van de Drechtsteden mogelijk te maken zal er gegeven de combinatie van functies (centrum versus hoofdonthouding Rotterdamse haven) altijd sprake zijn van overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Wanneer er ruimtelijke ontwikkelingen in de spoorzone plaats vinden zal een eventuele overschrijding van de oriënterende waarde van groepsrisico altijd worden gemotiveerd. In dit verband willen we er op wijzen dat ook het Rijk hierin een verantwoordelijkheid heeft.

Vaarwegen (Rws)

Zienswijze:

Om de functionaliteit van de vaarwegen te waarborgen worden experimenten om te wonen in drijvende woningen in openbaar water, zoals het Wantij, niet toegestaan.

Reactie op zienswijze:

Eind mei heeft de projectgroep Pilot Floodproof bouwen dit bezwaar al in een (late) reactie van Rijkswaterstaat mogen vernemen. De pilot is al geadopteerd door de Stuurgroep Deltatechnologie. Vanuit deze Stuurgroep zal gezocht worden naar oplossingen/ openingen in de discussie met Rijkswaterstaat.

5 Toetsingsadvies Commissie PlanMER

Deze Structuurvisie vormt het kader voor MER-plichtige activiteiten en projecten. De Structuurvisie is in dat geval ook MER-plichtig. De milieueffectrapportage (MER) is daarom samen met de ontwerp Structuurvisie voor inspraak ter inzage gelegd.

Na de inspraak is de PlanMER commissie samen met de inspraakreacties voor advies aan de PlanMER commissie voorgelegd.

In bijlage 1 treft u het volledige Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Structuurvisie Dordrecht 2020 van deze commissie aan.

De Commissie constateert dat de Structuurvisie tot doel heeft een kader te bieden voor op korte termijn te realiseren specifieke initiatieven die deels al zijn vastgelegd in andere beleidsvoornemens. Het PlanMER richt zich dan ook uitsluitend op de milieurisico's van deze specifieke initiatieven; strategische alternatieven worden niet verkend.

Met dit PlanMER is naar de mening van de Commissie de kans gemist om:

1. nieuwe ruimtelijke mogelijkheden te verkennen, die in de toekomst kunnen ontstaan door een (gedeeltelijke) beëindiging van vervoer van gevaarlijke stoffen via het spoor;
2. te onderzoeken op welke wijze huidige en toekomstige verkeersknelpunten kunnen worden beperkt c.q. opgelost met een integrale benadering van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen.

In antwoord hierop stellen we het volgende:

- Ad.1 In de ontwerp Structuurvisie zijn voorwaardelijke ontwikkelingen aangegeven. Deze ontwikkelingen zijn slechts mogelijk indien er oplossingen worden gevonden voor de veiligheidsproblematiek rondom het spoor. Verder zijn in de ontwerp Structuurvisie milieutypologieën opgenomen die randvoorwaarden geven aan beoogde ontwikkelingen. Binnen de looptijd van de Structuurvisie (tot 2020) is het slechts mogelijk de veiligheidsproblematiek beheersbaar te maken en zullen er geen extra ontwikkelmogelijkheden door het gedeeltelijk verminderen van het transport van gevaarlijke stoffen ontstaan. Het volledig uitplaatsen van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de periode 2020 is, gelet op de kosten die hiermee zijn gemoeid, is niet te voorzien.
- Ad. 2 In het mobiliteitsplan van de gemeente Dordrecht (vastgesteld in onderdelen in 2005-2006), is al rekening gehouden met de meeste ruimtelijke ontwikkelingen zoals nu in de Structuurvisie zijn opgenomen. In het mobiliteitsplan staat voor de huidige of destijds te verwachten knelpunten beschreven hoe daarmee moet worden omgegaan. De in het beleidsvoornemen mobiliteitsplan beschreven strategie is in de ontwerp Structuurvisie verder vormgegeven bijvoorbeeld in de realisatie van de aanpak van het knooppunt N3 A16.

Waar dit ten tijde van de besluitvorming m.b.t. het mobiliteitsplan nog niet mogelijk was, of in de ontwerp Structuurvisie andere accenten zijn gelegd, is dit in het ontwerp opgepakt: zie bijvoorbeeld de onderzoeksopgave voor de ontsluiting oostelijke stadsdelen in relatie tot de Provincialeweg.

De ontwerp Structuurvisie geeft daarnaast slechts een beperkt ontwikkelpotentieel aan. Daar waar sprake is van grotere ontwikkelingen is altijd sprake van een integrale benadering waar infrastructuur en milieu, als een twee-eenheid, deel van uitmaakt. Het is immers zo dat de milieucapaciteit van infrastructuur eerder bereikt is dan de technische capaciteit.

Verder heeft de Commissie op onderdelen het volgende advies gegeven:

5.1 Woningbouw in polders

De Commissie adviseert om bij de besluitvorming de schriftelijke toelichting op de behoefte aan woningen voor het hogere marktsegment van het type 'dun en groen' openbaar te maken.

Antwoord:

We zullen onze argumentatie voor de bebouwing van het beoogde type woningbouwsegment ten behoeve van de besluitvorming over de Structuurvisie openbaar c.q. kenbaar maken, voor zover dat al niet is gebeurd.

5.2 Waterrecreatie en effect op natuur

De Commissie concludeert dat het PlanMER nog onvoldoende onderbouwing geeft voor de haalbaarheid van nieuwe jachthavens.

Antwoord:

Opmerkingen over haalbaarheid (vanuit milieuoogpunt) van nieuwe jachthavens zijn terecht. Derhalve is het onderzoek naar locaties voor nieuwe jachthavens in de ontwerp Structuurvisie als onderzoeksopgave gedefinieerd, zonder dat daarbij op dit moment al concrete locaties worden aangewezen. Het uitgangspunt daarbij is dat eventuele nieuwe jachthavens in ieder geval buiten Natura 2000 gesitueerd moeten worden. Bij verder onderzoek op locatieniveau zullen uiteraard de spelregels van de natuurbeschermingswet worden gevolgd en zal onderzoek uitwijzen of er inderdaad sprake is van significant nadelige effecten en of er in dat kader een vergunning en passende beoordeling nodig is.

5.3 Cumulatie van effecten

De Commissie adviseert om bij het besluit over de Structuurvisie inzicht te geven in stapeling van effecten en aan te geven of stapeling zou moeten leiden tot aanpassing van programmaonderdelen.

Antwoord:

Het gebied rondom transportassen (weg, spoor en in mindere mate water) ondervindt zowel belasting op het gebied van lucht, geluid als externe veiligheid. Tot op heden bestaat er geen geünificeerde methode om de cumulatie van effecten op het gebied van geluid, lucht en externe veiligheid te beoordelen. Daarom is er bij het tot stand komen van de Structuurvisie voor gekozen infrastructuur in z'n geheel te zonereren.

De ontwerp Structuurvisie geeft aan dat er als gevolg van externe veiligheid de N3 en het spoor op 80 respectievelijk 50 meter gezoneerd worden. Deze zones worden geheel vrijgehouden van bebouwing (er worden derhalve ook geen industriefuncties toegestaan).

De gekozen zone is dermate ruim dat dit ook betekent dat er in de toekomst wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor geluidhinder is er voor gekozen overdrachtsmaatregelen te treffen die in combinatie met de zonering voor een afdoende akoestisch klimaat zorgen. Een uitzondering hierop is de A16. Omdat vanwege het tunnel regime van de Drechtunnel er vrijwel geen gevaarlijke stoffen over de A16 worden vervoerd, is deze weg niet gezoneerd. Hier is slechts sprake van geluidmaatregelen in de vorm van schermen en een nieuwe ruimtelijke indeling als gevolg van de herstructurering Dordt West. De herstructurering Dordt West leidt niet tot functiewijzigingen in het gebied.

Wanneer er sprake is van planontwikkeling binnen de contouren van de Structuurvisie zal de ruimtelijke indeling van het plangebied mede bepaald worden aan de hand van een zogenaamde gezondheidseffectscreening (GES). Hierbij wordt de milieukwaliteit in relatie gebracht met gezondheidseffecten. Op basis van een zogenaamde GES score wordt er een optimale ruimtelijke indeling voor het plangebied bepaald. Bij het tot stand brengen van deze indeling speelt cumulatie van milieueffecten een rol.

5.4 Water en R.O.

De Commissie adviseert om bij het besluit over de Structuurvisie aan te geven op welke wijze recente inzichten op het gebied van noodzakelijke waterkwaliteit en -bergingscapaciteit passen binnen de Structuurvisie.

Antwoord:

Er is een watervisie in ontwikkeling die het bestaande stedelijke waterplan opvolgt. Voor de ruimtelijke ontwikkeling zijn er de komende jaren vier aandachtgebieden: (1) de stedelijke herstructurering, (2) de stedelijke uitbreidingen, (3) het landelijke gebied en (4) het buitendijkse gebied. In bestaande stedelijke gebieden vinden de komende tijd vele herstructureringsprojecten plaats waarbij zich vele kansen voordoen om de kwaliteiten van het water te verbeteren. De herstructureringsprojecten worden benut om tenminste te voldoen aan de normen voor de Kaderrichtlijn Water (KRW) en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW). De inzet is om meer te doen (pijlers 2 en 3). In de nieuwe uitbreidingsgebieden worden watersystemen geïntroduceerd die 'state of the art' zijn. Regenwater en afvalwater worden gescheiden gehouden en er wordt ruimte gereserveerd voor de berging van water.

In het landelijke gebied is het Strategisch Groenproject richtinggevend. Een brede zone langs het verstedelijkte gebied wordt ingericht voor de inlaat en zuivering van rivierwater. Dit water komt ten goede aan natuur en de doorspoeling van oppervlaktewater in woonwijken. Deels wordt het gebruikt als zwemwater. Voor het buitengebied is de Beleidslijn Grote Rivieren richtinggevend.

Voor de Zuidpolder en Wielwijk lopen op dit moment subsidieaanvragen bij VROM over klimaatproof bouwen.

6 Adviescommissie

Op 18 maart 2008 is in tweede instantie in de adviescommissie van de gemeenteraad vergaderd over het ontwerp van de Structuurvisie Dordrecht 2020 dat voor inspraak is vrijgegeven.

In deze vergadering zijn enkele zwaarwichtige punten voor de inspraak in de stad aangegeven en door de commissie onderschreven.

6.1 Woningbouw Bovenpolder

Zienswijze:

De CDA-fractie spreekt uit dat een optie voor woningbouw in de Bovenpolder verder gaat dan het mandaat dat de kiezers hebben gegeven. Deze optie is echter wel en zonder nadere argumentatie in het ontwerp van de Structuurvisie opgenomen.

Reactie op zienswijze:

In antwoord op de ingebrachte punten van de raadscommissie is ons voorstel om in de wijzigingsvoorstellen op de ontwerp Structuurvisie de Bovenpolder niet aan te merken als project in de Structuurvisie Dordrecht 2020. We nemen dit mee in de wijzigingsvoorstellen op de ontwerp Structuurvisie.

6.2 Aangenaam leefklimaat in de wijken

Zienswijze:

De VVD-fractie mist een passage over veiligheidsaspecten. Zij noemt bijvoorbeeld het Keurmerk Veilig Wonen vermeldenswaardig. Ook een evenwichtige verdeling en spreiding van sociale voorzieningen in de wijken wordt van belang geacht, mede met het oog op mogelijk overlastgevendende voorzieningen.

Reactie op zienswijze:

Het Keurmerk Veilig Wonen maakt onderdeel uit van de kwaliteitseisen nieuwbouwwoningen Drechtsteden, en zullen we in het kader van leefbaarheid in wijken expliciet benoemen in de Structuurvisie. Daarnaast zullen we in dit kader eveneens in de Structuurvisie onderstaande passage opnemen over de spreiding van sociale én overlastgevendende voorzieningen:

"Over de spreiding van voorzieningen voor bijzondere doelgroepen, waarvan verwacht mag worden dat ze extra druk kunnen leggen op de leefbaarheid in buurten en wijken, zijn in de regio afspraken gemaakt. Deze afspraken zijn vastgelegd in notitie 'Ieder zijn deel: Handreiking Wmo- proeftuin Drechtsteden, gespreide huisvesting en zorg bijzondere groepen Drechtsteden'. Daarbij is tussen de gemeenten in de regio Drechtsteden een convenant gesloten over de spreiding. Bij de spreiding wordt gelet op de draagkracht in de wijk voor een bepaalde voorziening. Belangrijke randvoorwaarde bij de locatieaanwijzing van (overlastgevendende) voorzieningen is dat gewerkt wordt aan het draagvlak in de wijk zelf."

6.3 Ontsluiting bedrijventerreinen

Zienswijze:

De VVD-fractie geeft aan de bestaande brug over de A16 ter hoogte van het benzinestation in Willemsdorp als mogelijke extra ontsluitingsoptie voor Dordtse Kil III en IV open te willen houden.

Reactie op zienswijze:

Een van de uit te werken elementen van de businesscase 'Dordtse westelijke oever' met de Rijkspartijen - als mogelijk alternatief voor het bovenregionale bedrijventerrein Hoeksche Waard - is een directe verbinding tussen Dordtse Kil IV en de A16. De businesscase moet eind dit jaar gereed zijn en moet aan de hand daarvan duidelijk worden of de locaties Dordtse Westelijke oever samen met de locatie Ridderster (Ridderkerk) een (vol)waardig alternatief is voor het geplande bedrijventerrein Hoeksche Waard. De inzet van de gemeente in de businesscase is o.a. dat er een directe aansluiting op een aangepast knooppunt A16/N3 moet zijn. De variant bij Willemsdorp is daarbij om twee redenen minder interessant:

1. Een groot deel van het verkeer van en naar de Dordtse Kil IV heeft een relatie met de Drechtsteden en of Rotterdam. Deze zuidelijke aansluiting is alleen interessant voor verkeer van en naar het zuiden (Noord Brabant).
2. Rijkswaterstaat (RWS) staat geen extra aansluiting op de A16 toe. Als gemeente kunnen we dit wellicht willen, maar RWS zal dit hoogst waarschijnlijk blokkeren. De aansluiting die nu in het kader van de businesscase 'Dordtse westelijke oever' wordt onderzocht is een verlenging van de knoop A16/N3. Deze knoop wordt groter maar er komt geen extra aansluiting op de A16.

7 Zienswijzen en reactie

In dit hoofdstuk worden de inspraakreacties van onze reactie voorzien. Tijdens de inspraak zijn een groot aantal schriftelijke reacties ingebracht over de voorgenomen woningbouw in de Zuidpolder. Veel hierbij genoemde argumenten tegen bebouwing van de Zuidpolder zijn:

- twijfel aan de noodzaak van en vraag naar het beoogde type woningbouw
- het verdwijnen van het landelijke karakter
- de landschappelijke en natuurwaarde van de Zuidpolder voor Dordrecht
- de toenemende verkeersdruk op de Provincialeweg

Gezien het grote aantal reacties op dit punt is afgezien van individuele bespreking van de ontvangen brieven en is er gekozen voor rubricering naar dit onderwerp, zodat tot een overzichtelijke rapportage kan worden gekomen. De overige reacties worden wel afzonderlijk behandeld.

Het commentaar beperkt zich tot de reacties die in het kader van deze ruimtelijke ordeningsprocedure relevant zijn. Op de andere argumenten, die in het kader van de deze procedure niet ter zake doende zijn, wordt daarom niet ingegaan. Verder zijn een groot aantal reacties dermate gedetailleerd dat deze niet thuis horen op het niveau van de Structuurvisie (als ruimtelijk ontwikkelingskader van de stad), maar juist op het bestemmingsplanniveau.

7.1 Procesgang

Zienswijze:

In de inspraak wordt met betrekking tot de voorgenomen woningbouw in de Zuidpolder vooral de vraag centraal gesteld in hoeverre en in welke vorm er bebouwing dient plaats te vinden, in plaats van de vraag of er bebouwing plaats moet vinden. Inspraakavonden zijn niet in het gebied zelf, maar elders in de stad georganiseerd. In diverse communicatie-uitingen is gesteld dat het besluit rond bebouwing al is genomen door de gemeenteraad en daarom in het kader van de Structuurvisie niet meer ter discussie staat. Hiermee is inspraak ontmoedigd. Bezwaren die al in een eerdere stadium tegen dit gemeentelijk besluit zijn aangevoerd werden niet ontvankelijk verklaard als gevolg van de inspraak rond de Structuurvisie.

Reactie op zienswijze:

De Structuurvisie Dordrecht 2020 is opgesteld vooruitlopend op de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro). De nieuwe Wro treedt naar verwachting op 1 juli 2008 in werking. De Wro stelt geen procedurele eisen aan de totstandkoming van de gemeentelijke Structuurvisie.

Op dit moment hebben we te maken met de huidige Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) en deze Wet kent de planvorm 'Structuurvisie' niet, maar wel het (vergelijkbare) 'structuurplan'.

Tot 1 juli 2005 kende de WRO in artikel 6a een regeling dat inspraak dient plaats te vinden bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen.

Hoewel de WRO sinds dat moment inspraak niet langer verplicht stelt, is de gemeentelijke 'Inspraakverordening' (d.d. 10-02-2005) wel van kracht.

Deze vermeldt in artikel 2.1: "elk bestuursorgaan besluit ten aanzien van zijn eigen bevoegdheden of inspraak wordt verleend bij de voorbereiding van gemeentelijk beleid. Bij de voorbereiding van de raadsbesluiten beslissen Burgemeester en Wethouders met inachtneming van de aanwijzingen de raad of inspraak wordt verleend."

In artikel 2.3 wordt gesteld: "het bestuursorgaan besluit tot het verlenen van inspraak bij beleidsvoornemens, tenzij zich een situatie voordoet als bedoeld in lid 4 of van het verlenen van inspraak wordt afgezien op grond van lid 5."

Aangezien het besluit voor de Structuurvisie Dordrecht 2020 betrekking heeft op het vaststellen of wijzigen van gemeentelijk beleid, is besloten inspraak te verlenen. Op deze inspraakprocedure is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. De inspraak voor de ontwerp- Structuurvisie is georganiseerd in overeenstemming met die regels (o.a. 6 weken ter inzage, mogelijkheid indienen zienswijzen, bekendmaking in krant). Daarboven zijn nog een drietal bijeenkomsten georganiseerd.

Ook willen we benadrukken dat de Structuurvisie de hoofdlijnen van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen en de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid bevat. Daarbij gaat het vooral om de samenhang en onderlinge verbanden tussen de gewenste ontwikkelingen voor de stad in beeld te brengen, en niet in het bijzonder om de afzonderlijke projecten en/of de gedetailleerde uitwerking daarvan (op projectplan- of bestemmingsplanniveau). Dit betekent dan ook dat we in het kader van de Structuurvisie geen aparte bijeenkomsten hebben georganiseerd over een aantal specifieke projecten, zoals de Zuidpolder.

Het is een misvatting dat in de diverse communicatie-uitingen wordt gesteld dat het besluit rond bebouwing in de Zuidpolder al is genomen door de gemeenteraad en daarom dit punt in het kader van de Structuurvisie niet meer ter discussie wordt gesteld. Wel is door het college (en niet de gemeenteraad) het voornemen van woningbouw in de Zuidpolder tijdens de inspraakperiode actief gecommuniceerd.

In het Meerjarenbeleidsprogramma 2006 – 2010 van de gemeente Dordrecht staat met betrekking tot de Zuidpolder het volgende geschreven: "In 2007 en 2008 zullen de benodigde onderzoeken naar het mogelijk maken van woningbouw in de Zuidpolder worden uitgevoerd." In navolging hierop is de inzet van het college van Burgemeester en Wethouders om in het kader van de (ontwerp-)Structuurvisie Dordrecht 2020 te komen tot woningbouw (in het luxe segment) in de Zuidpolder. Het is echter aan de gemeenteraad om op basis van het advies van het college hierin tot een politiek standpunt te komen. De Structuurvisie heeft in de Wro de status van een visie, in plaats van de status van een structuurplan volgens de oude WRO. Het is dus letterlijk een (politieke) visie van het gemeentebestuur. Het heeft dus ook niet de juridische betekenis van een (structuur)plan zoals in de oude WRO.

De Structuurvisie heeft dan ook alleen een zelfbinding voor het bestuursorgaan dat het heeft vastgesteld. Dat wil zeggen: burgers en andere overheden zijn niet aan een Structuurvisie gebonden. Er gaat wel een politiek-bestuurlijke werking uit van de Structuurvisie doordat de gemeenteraad zich bij de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een projectbesluit gehouden acht aan wat in de Structuurvisie is opgenomen.

Concluderend kunnen we dus stellen dat er sprake is geweest van een open inspraakprocedure waarbij inwoners en belanghebbenden via de bovengenoemde kanalen de gelegenheid hebben gekregen hun reacties te geven op de ontwerp Structuurvisie.

Zienswijze:

De inspreker heeft bezwaar tegen de procedure. Doordat er een visie gemaakt wordt in het kader van de nieuwe Wro kan er geen beroep aangetekend worden bij hogere bestuursorganen.

Reactie op zienswijze:

De gemeente heeft de intentie om haar visie uit te spreken over de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen op het Eiland van Dordrecht. Dat is een politieke aangelegenheid, waar de politiek op kan worden aangesproken. Juridische bezwaren c.q. beroep tegen beleidsbeslissingen kunnen op het niveau van het bestemmingsplan worden aangetekend.

Vanuit het gedachtegoed dat elke overheidslaag een eigen visie moet hebben op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling, ziet de wetgever de Structuurvisie als een essentieel instrument om deze visie en de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid voor het hele grondgebied van de betreffende overheid vast te leggen. Zo wordt de samenhang tussen diverse ontwikkelingen bevorderd en wordt duidelijk vanuit welke visie concrete ruimtelijke plannen worden ontwikkeld.

De wetgever beoogt met de nieuwe Wro een duidelijke scheiding aan te brengen tussen beleid en visie enerzijds en juridische bestemmingen in bestemmingsplannen anderzijds. Met het in werking treden van de nieuwe Wro heeft de gemeente ook niet meer de mogelijkheid om een structuurplan als bedoeld in de oude WRO op te stellen.

7.2 Algemeen

Ambitie en visie in de Structuurvisie

Zienswijze:

Een aantal insprekers ziet in de ontwerp Structuurvisie een duidelijke samenhang tussen de verschillende beleidsterreinen en ruimtelijke ordeningsvraagstukken en herkent daarbij de uitkomsten van het eerdere interactietraject voorafgaand aan de uitwerking van de ontwerp Structuurvisie. Daartegenover staat dat andere insprekers de visie nog onvoldoende helder vinden.

Reactie op zienswijze:

Gelet op de doorlooptijd van procedures voor ruimtelijke ordening en infrastructuur is een tijdshorizon tot 2020 kort. In de ontwerp Structuurvisie worden daarom staand beleid en eerdere ruimtelijke beslissingen als uitgangspunt genomen.

De Structuurvisie heeft vooral tot doel de hoofdlijnen van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen en de verbanden tussen deze in beeld te brengen. Belangrijk daarbij is dat de ambities van het gemeentebestuur zoals die zijn geformuleerd in het Meerjarenbeleidsprogramma 2006 – 2010 het vertrekpunt zijn voor de Structuurvisie. De ambitie voor 2020 wordt voor een belangrijk deel bepaald door de dertien grote projecten (in voorbereiding/ uitvoering) van het huidige gemeentebestuur.

Regionale context

Zienswijze:

Het gemeentebestuur van Papendrecht geeft in overweging om de positie van Dordrecht in relatie tot deze regiogemeenten en omliggende gebieden meer in beeld te brengen.

Reactie op zienswijze:

Deze Structuurvisie is het ruimtelijk kader voor Dordrecht. In Drechtstedenverband is de regionale Structuurvisie 'Ruimte Geven' opgesteld (en vastgesteld). De Structuurvisie past één op één binnen het regionale kader 'Ruimte Geven'. Vanuit dit perspectief hebben we geprobeerd om in de Structuurvisie aan te geven welke bijdrage Dordrecht als centrumgemeente kan leveren aan een sterke regio (3.1). Daarbij gaat het om aspecten als voorzieningen, bereikbaarheid, wonen, etc.

In de Discussienota die ten grondslag ligt aan de uitwerking van de Structuurvisie zijn de hogere beleidskaders/ context samen met trends en nieuwe ontwikkelingen als duidelijk vertrekpunt gesteld voor deze Structuurvisie. Ons voorstel is om deze positionering van Dordrecht in groter verband nadrukkelijk(er) in de Structuurvisie te benoemen.

7.3 Economie en bereikbaarheid

Economische ontwikkeling

Zienswijze:

Betreurd wordt dat de te herstructureren bedrijventerreinen (aan het water) weer voor bedrijvigheid worden bestemd. In veel gevallen gaat het om locaties die erg 'woonwaardig' zijn. Bovendien zijn waterlocaties vaak erg in trek bij midden- en hogere inkomens. Er wordt niet gepleit voor een integrale omslag van 'werken' naar 'wonen'. Maar een meer gemengde bestemming, waarin wonen kan worden opgenomen, moet zeker niet worden uitgesloten. Elders in de provincie zijn daar goede ervaringen mee opgedaan.

Daarnaast wordt op het punt van economie vrij traditioneel gedacht en gepland (namelijk in vierkante meter kantoren/ bedrijven). Voor de gewenste ontwikkeling van de stad is méér nodig dan vierkante meters alleen. Heel concreet denken wij daarbij het aan het stimuleren van snelle internetverbindingen (glasvezel). Dat wordt gemist.

Dordrecht maakt – zeker economisch gezien – onderdeel uit van een samenhangende en samenwerkende regio. Onze regio blijkt een uniek constructiecluster te huisvesten dat mondiaal van betekenis is en kan concurreren met vergelijkbare clusters in het Verre Oosten en de Verenigde Staten. Dat wordt niet voldoende uitgenut. Daar de economie de kurk is waarop een samenleving drijft, pleiten wij voor meer aandacht en ruimte voor dit cluster, niet alleen in deze Structuurvisie maar ook in de onderlinge regionale economische positie.

Reactie op zienswijze:

Uitgangspunt voor de ontwikkeling van de bedrijventerreinen in Dordrecht is de onlangs in regionaal verband opgestelde bedrijventerreinenstrategie 'De Drechtse Poort'. De regionale bedrijventerreinenstrategie zet in op het actief behoud van de bestaande bedrijventerreinen in Dordrecht en de Drechtsteden. Dit doen we door middel van herstructurering, intensivering en clusterzoning van bestaande terreinen. Uitgangspunt daarbij is dat we zowel bestaande als nieuwe terreinen hard nodig hebben voor toekomstige regionale en/of reguliere vraag naar bedrijventerreinen in de regio Drechtsteden. Daarbij gaat het dus ook om vestigingsruimte voor het zgn.'constructiecluster'. Expliciete aandacht voor dit cluster komt onder meer tot uitdrukking in de verschillende casestudies van bedrijventerreinenstrategie.

Naast de (overigens nog beperkte) uitgifte van nieuwe bedrijven- en kantoorterreinen zetten we als gemeente sterk in op het faciliteren van ondernemerschap in de regio. Door de gemeente geëntameerde en/of gefaciliteerde ontwikkelingen als de aanleg van ICT breedband, de ontwikkeling van een Ondernemershuis op het Leerpark, de recente vestiging van het Topinstituut Waterbouw en Ecologie zijn hier goede voorbeelden van. De Structuurvisie heeft echter tot doel een beschrijving te geven van de hoofdlijnen van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen en de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid. Dit betekent dat niet alle beleidsdoelen en -programma's op het gebied van economie en andere beleidssectoren één op één in de ontwerp Structuurvisie zijn opgenomen.

Noodzaak van nieuwe uitleg

Zienswijze:

Eerst dient leegstand weggewerkt te worden door middel van het opknappen van bestaande woningen, kantoren en bedrijventerreinen, voordat wordt gewerkt aan nieuwe uitleg(locaties).

Reactie op zienswijze:

Deze zienswijze is meerdere malen ingebracht om daarmee aan te geven dat men nieuwe ontwikkelingen als bijvoorbeeld de uitbreiding winkelaanbod in het centrum, de aanleg van Dordtse Kil IV en de Zuidpolder (vooralsnog) minder of niet nodig zijn. In antwoord hierop kunnen we stellen dat thans geen sprake is van grote leegstand in Dordrecht. Wel is er afhankelijk van de economische conjunctuur altijd sprake van enige toename dan wel afname van de leegstand (zogenaamde conjuncturele leegstand). Op de lange termijn (2020 en verder) blijven nieuwe ontwikkelingen nodig om in de reguliere c.q. regionale vraag naar woningen en bedrijventerreinen te voorzien.

Met betrekking tot de werkgelegenheidsontwikkeling en behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen kunnen we het volgende stellen:

Onder het meest gunstige CPB scenario, Global Economy, ontwikkelt de werkgelegenheid in de Drechtsteden zich van ruim 105.000 banen in 2004 naar bijna 116.000 banen in 2020. Nemen we echter het Regional Communities scenario als uitgangspunt dan is er sprake van een krimpende werkgelegenheid (98.000 banen in 2020). Een belangrijk deel van deze werkgelegenheid is op bedrijventerreinen te vinden: ruim 41.000 banen in 2004. In 2020 gaat het in het Global Economy scenario om bijna 49.000 banen, in het Regional Communities scenario om 40.000 banen.

De beide uiterste CPB scenario's verschillen niet alleen qua uiteindelijke omvang van de werkgelegenheid. Ook de samenstelling van de werkgelegenheid verschuift op een enigszins verschillende wijze. Onder het Regional Communities scenario loopt vooral de werkgelegenheid in de industrie en de bouwsector terug. Alleen in de overheid en onderwijs sector en in de gezondheidszorg zijn de ontwikkelingen enigszins positief. In Global Economy doet de marktsector het veel beter: er is werkgelegenheidsgroei in de zakelijke en financiële dienstverlening en in de bouwnijverheid. Ook de vervoerssector kent groei. De overheid/onderwijs en gezondheidssector groeien eveneens. De enige sector met een duidelijk banenverlies is de industrie. Dit verlies is echter minder ernstig als onder Regional Communities.

De ruimtebehoefte in de toekomst hangt met een aantal veranderende factoren samen. Vooral de ontwikkeling en samenstelling van de werkgelegenheid is daarbij van belang. Ook zijn verschuivende locatievoorkeuren en terreinquotiënten van invloed op de toekomstige ruimteclaim.

De gunstige economische ontwikkeling leidt in het Global Economy scenario zoals aangegeven tot een voorspoedige ontwikkeling van de werkgelegenheid. Deze groeiende werkgelegenheid draagt op zijn beurt weer bij aan een groeiende ruimtebehoefte. Ook zijn de verschuivende locatievoorkeuren en het toenemend ruimtegebruik per werknemer hier debet aan.

Onder het Regional Communities scenario is sprake van een teruglopende werkgelegenheid. Dat de ruimtebehoefte in dit scenario toch nog toeneemt wordt geheel veroorzaakt door veranderende locatievoorkeuren en een toenemend ruimtegebruik per werknemer.

Op basis van deze hoogste groeiscenario's is becijferd dat er regionaal 110 ha. nieuw terrein ontwikkeld moet worden voor 2020, waarvan nog zeker 70 ha. netto nieuw terrein in Dordrecht (i.c. Dordtse Kil IV). Met eenzelfde minimale trend in onttrekkingen zal naar verwachting in de periode tussen 2020 en 2030 nog eens 130 ha. nieuw bedrijventerrein moeten worden gerealiseerd om aan het hoogste vraag scenario te voldoen.

Kortom: voor de periode tot 2020 geldt dat om in de reguliere vraag naar bedrijventerreinen te kunnen voorzien, naast de herstructurering van bestaande terreinen, behoefte is aan nieuw uitgeefbaar bedrijventerrein.

Bescherming van bedrijven- en industrieterreinen

Zienswijze:

Uit een studie van Ecorys blijkt dat in de Drechtsteden de bedrijven- en industrieterreinen worden bedreigd door de woningbouw en de beperking van de milieuruimte van bedrijventerreinen door oprukkende woningbouw. Het verheugt de Werkgevers Drechtsteden, de KvK en de DOV in hun gezamenlijke reactie op de ontwerp Structuurvisie dat voor het leefmilieu 'bedrijventerreinen' in de ontwerp Structuurvisie de richtlijn is opgenomen dat 'buiten bestaande woningbouw in de omgeving van deze terreinen verdere woningbouw wordt uitgesloten'. Voor het leefmilieu 'industrieterrein' wordt deze richtlijn niet genoemd. Verzocht wordt om deze richtlijn ook voor dit milieu op te nemen.

Reactie op zienswijze:

In navolging op de regionale bedrijventerreinenstrategie wordt in de ontwerp Structuurvisie nadrukkelijk ingezet op het behoud en de bescherming van de bestaande bedrijventerreinen, met uitzondering van de kleurverandering van het gebied Oostpoort binnen de Merwedehavens. Dit doen we onder meer door herstructurering en clusterzoning. Het feit dat de betreffende richtlijn niet voor het leefmilieu 'industrieterrein' is opgenomen is een omissie in de ontwerp Structuurvisie. Ons voorstel is om deze richtlijn ook voor het leefmilieu 'industrieterrein' op te nemen in de Structuurvisie.

3^e Merwedehaven

Zienswijze:

Wat is toekomstige bestemming van de 3^e Merwedehaven na afronding van de stort?

Reactie zienswijze:

De 3^e Merwedehaven zal tot tenminste 2017 in gebruik zijn als stort. Na afronding van de stort kan het gebied een meer recreatieve bestemming krijgen. Hierover zal ook nog afstemming plaatsvinden met de gemeente Sliedrecht. Het gebied rond de insteekhaven behoudt een bedrijfsmatige bestemming.

Dordtse Kil IV

Inspraakreactie

De aanleg van Dordtse Kil IV tast waardevolle landschappen aan. Gevraagd wordt om meer aandacht voor cultuurhistorische gebiedskwaliteiten, kreekrestanten, boomgaarden. Bepleit wordt om Dordtse Kil IV landbouw laten. Dordtse Kil III is nog niet vol en ook op andere terreinen zijn nog kavels beschikbaar.

Reactie op zienswijze:

In het voor Dordtse Kil IV in 2004 vastgestelde Structuurplan wordt uitgegaan van de ontwikkeling van regulier (lees: droog) bedrijventerrein. Om de relatie met het omliggende rivierenlandschap zoveel mogelijk veilig te stellen en ook een bepaalde mate van geleiding vanaf het buitengebied naar de bebouwde kom te krijgen, worden in het plan hoge eisen gesteld aan de ruimtelijke/ landschappelijke elementen van het bedrijventerrein. Dordtse Kil III is momenteel volop in uitgifte.

Businesscase Westelijke Dordtse Oever (WDO)

Zienswijze:

In de ontwerp Structuurvisie wordt melding gemaakt van de recente discussie over de mogelijke functie van de westelijke Dordtse oever als alternatief voor het bovenregionale bedrijventerrein Hoeksche Waard. Een eventuele wijziging van de doelgroep voor het bedrijventerrein Dordtse Kil IV kan grote gevolgen hebben voor de accommodatie van de toekomstige regionale vraag naar bedrijventerreinen: het terrein voorziet in ruim de helft van de het in de bedrijventerreinenstrategie Drechtsteden berekende bedrijventerreinenaanbod tot 2020. De discussie over mogelijke alternatieven voor het bovenregionale bedrijventerrein Hoeksche Waard doorkruist daarbij de inspraakprocedure van de ontwerp Structuurvisie.

Reactie op zienswijze:

In de ontwerp Structuurvisie wordt geen melding gemaakt van de discussie over de opvang van het bovenregionaal bedrijventerrein Hoeksche Waard. Wel wordt in het kader van de Dordtse Kil IV gewezen op businesscase het Havenbedrijf Rotterdam naar de ontwikkeling van Dordtse Kil IV als nat bedrijventerrein, met insteekhaven voor kadegebonden bedrijvigheid. De businesscase is daarbij in het hoofdstuk over de uitvoeringsstrategie eveneens opgenomen als één van de uitwerkingsopgaven. De rapportage over uitkomsten van de businesscase is tijdens de inspraakperiode voor de ontwerp Structuurvisie opgeleverd en in het college behandeld. Op basis van de uitkomsten is door het college besloten om af te zien van een natte ontwikkeling van Dordtse Kil IV, aangezien een waterontsluiting slechts met een grote onrendabele top ontwikkeld kan worden en er geen positieve effecten zijn te verwachten op de economische ontwikkeling van Dordrecht en de regio.

De discussie met het Rijk over alternatieve locaties voor de opvang van het bovenregionale bedrijventerrein Hoeksche Waard is daarentegen pas na de afronding van de ontwerp Structuurvisie op de agenda geplaatst en is daarom ook (nog) niet opgenomen in de ontwerp Structuurvisie.

In het kader van het Kabinetbesluit voor het onderzoek naar mogelijke alternatieve locaties voor de opvang van geplande bovenregionale bedrijventerrein Hoeksche Waard (120 ha.) hebben de gemeente Dordrecht en Ridderkerk samen met de regio's aangegeven te willen onderzoeken of de nog beschikbare terreinen versneld kunnen worden aangelegd voor de opvang op korte termijn (voor 2020). Hierbij gaat het in Dordrecht om de gehele westelijke oever (van de Zeehaven tot en met Dordtse Kil IV). In dit verband is met het Rijk gesproken om samen met Ridderkerk een businesscase te maken met verder onderzoek en doorberekeningen over realisatiesnelheid, bereikbaarheid, milieu, landschappelijke inpassing en financiële haalbaarheid van de gehele westelijke oever Dordrecht. Het Rijk heeft hierin een trekkende rol. De businesscase moet omstreeks het einde van 2008 zijn afgerond. Overigens houden de partijen daarbij vast aan de noodzaak van ontwikkeling van de Hoeksche Waard (op langere termijn) en de herstructurering van de bestaande bedrijventerreinen in de regio. Daarin wordt de zgn. SER-ladder als instrument gehanteerd.

In de uitwerking van deze businesscase wordt eveneens gekeken naar mogelijke alternatieve locaties voor de opvang van de toekomstige regionale vraag naar bedrijventerreinen. In dit verband is er voor gekozen om de regionale besluitvorming over de regionale bedrijventerreinenstrategie lopende het onderzoek naar de bovenregionale opvang voorlopig op te schorten. Ons voorstel om de businesscase 'Westelijke Dordtse oever' in de Structuurvisie als uitwerkingsopgave op te nemen, gelet op de mogelijke ruimtelijke consequenties.

Revitalisering zeehaven Dordrecht

Zienswijze:

Gewezen wordt op de revitalisering van de Zeehaven als belangrijk project voor Dordrecht en de regio. De gemeente Zwijndrecht werkt aan de voorbereiding van de herstructurering Groote Lindt en De Geer. In de regionale bedrijventerreinenstrategie 'Drechtse poort' zijn de Zeehaven Dordrecht en Groote Lindt aangeduid als één clusterzone. Beide terreinen vallen ook binnen één geluidszone. De gemeente Zwijndrecht wil graag samen met Dordrecht verkennen hoe beide projecten elkaar kunnen versterken om zo vorm te kunnen geven aan het clusterzoneringsmodel zoals dat in Drechtse Poort is vastgelegd.

Verder wijst de gemeente Binnenmaas in haar reactie op de aan de overzijde van het Zeehavengebied gelegen locatie Klein Koninkrijk. In opdracht van de Drechtsteden wordt op dit moment de haalbaarheid van herontwikkeling van deze locatie onderzocht. In een eerdere reactie van de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht samen aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, wordt de herontwikkeling van deze locatie onderschreven.

Daarin wordt aangegeven dat de vestiging van scheepsgelateerde bedrijvigheid op deze locatie kansen kan bieden ter ondersteuning van bedrijven in het Zeehavengebied. De ontwikkelingen van woningbouw op de locatie kan een uniek woonmilieu opleveren voor Dordrecht en de Drechtsteden. Bovendien geeft de gemeente Binnenmaas in de reactie aan dat het concept geen problemen oplevert voor de revitalisering van het zeehavengebied, waarmee in het Zonebeheerplan Grootte Lindt/ Dordt West is gerekend.

Reactie op zienswijze:

De economische revitalisering van de Zeehaven Dordrecht heeft effect (geluid) op mogelijke toekomstige ontwikkelingen van aan de overzijde van de rivieren gelegen gemeenten Binnenmaas (Klein Koninkrijk) en Zwijndrecht (Grootte Lindt en De Geer). Voor de afstemming met de ontwikkelingen in beide gemeenten is een zonebeheerplan opgesteld. In het vastgestelde zonebeheerplan Grootte Lindt / Dordt West is de verdeling van geluid over het gebied vast gelegd. De gemeenten Binnenmaas en Zwijndrecht hebben elk met dit plan ingestemd.

Ontwikkeling van de binnenstad

Zienswijze:

Het gemeentebestuur van Zwijndrecht wijst op het belang van de Dordtse binnenstad als (boven)regionaal verzorgingscentrum en als regionaal visitekaartje. De in het Drechtstedenbestuur vastgestelde Realisatiestrategie 'Ruimte Geven' benoemt de binnenstad van Dordrecht twee keer als regionaal project; m.b.t. het regionaal voorzieningenniveau en het project Hollands Glorie. Het gemeentebestuur ziet graag dat Dordrecht dit 'brandpunt' tot speerpunt verheft en een integraal (conceptueel) kader opstelt.

Daarnaast wordt door een (andere) inspreker voorgesteld om een visie te ontwikkelen waarbij alle toegangspunten over water en land een status krijgen. Communiceer op deze punten waar de binnenstad voor staat. Een welkom en ook een mededeling die meer is dan een verkeersbord. Ontwikkel een promotieplan voor kwalitatief wonen en verblijven in de binnenstad. Ontwikkel een plan dat winkels en wonen op een unieke manier combineert.

Reactie op zienswijze:

In het ontwerp is de gedachtegang met betrekking tot de binnenstad zoals neergelegd in de Realisatiestrategie 'Ruimte Geven' overgenomen. In de ambitie 'Drechtsteden in Europees verband' zetten we daarom onder meer in op de stad als trekpleister voor (water)toeristen en cultuurbeleving als onderdeel van Hollands Glorie.

De inzet in de ontwerp Structuurvisie met betrekking tot de Binnenstad is het creëren van een aantrekkelijk winkel- en voorzieningenaanbod voor zowel Dordtenaren, Drechtstedelingen als toeristische bezoekers van buiten de regio. We werken aan diverse plannen rond de binnenstad, waarin wonen en centrumvoorzieningen op allerlei manieren worden gecombineerd en gestimuleerd.

Qua winkelaanbod richt de binnenstad zich daarbij op de niet-dagelijkse aankopen en het funshoppen. De binnenstad staat ons inziens dan ook bovenaan in de regionale voorzieningenpiramide. Een van de centrale opgaven in het kader van sterke regio is het (beter) benutten van de economische potentie van het toerisme. Dit doen we onder meer door te investeren in culturele voorzieningen zoals 't Hofkwartier, het Dordrechts museum, het realiseren van nieuwe publieksvoorzieningen op de Stadswerven, en het verbeteren van de watersportinfrastructuur. Ook het creëren van kwalitatief hoogstaand horeca-aanbod door zogenaamde horecaconcentratiegebieden in de binnenstad en de actieve(re) rol van de gemeente bij acquisitie van nieuwe horeca behoort tot de opgaven.

Met betrekking tot het integraal kader voor de binnenstad willen we graag verwijzen naar het Ondernemingsplan voor de binnenstad uit 1996 en de daarop voortbordurende Programmakaart voor de binnenstad. De Programmakaart is recentelijk door het gemeentebestuur vastgesteld en vormt de input voor het nieuwe bestemmingsplan voor de binnenstad (in voorbereiding). De Programmakaart zet in op het vergroten van de trekkracht van de binnenstad en de levendigheid en de verbetering van de kwaliteit van de entrees.

De Programmakaart geeft daarbij de ruimtelijke- fysieke samenhang tussen de verschillende functies in de binnenstad en de omliggende ontwikkelgebieden Maasterras en Stadswerven.

Wat betreft de verbetering van de entrees worden verbindingen gelegd met de gemeenten Zwijndrecht en Papendrecht ten behoeve van zowel functionele als aantrekkelijke 'aanlandpunten' voor de Dordtse binnenstad. Verder zien wij ook de ontwikkeling van Maasterras (Dordrecht-Zwijndrecht) samen met de Stadswerven als een versterking van het functioneren van de Dordtse binnenstad.

Oostpoort

Zienswijze:

De ontwikkeling van Oostpoort als leisure knooppunt voor Dordrecht en de Drechtsteden staat haaks op het in de Structuurvisie genoemde streven naar versterking van de centrumfunctie van de Dordtse binnenstad voor toeristen en bewoners in Dordrecht en de overige Drechtsteden. Daarnaast stelt de door de Drechtstraad vastgestelde regionale bedrijventerreinenstrategie 'De Drechtse Poort' dat een actief behoud van gezonde bedrijventerreinen noodzakelijk is. Naast verlies aan bedrijventerrein brengt transformatie van de Oostpoort ook onzekerheid op het gebied van de externe veiligheid en geluidsruimte voor de aangrenzende Eerste en Tweede Merwedehaven met zich mee. Daarnaast kan ook een bedrijfsfunctie in een goede stedenbouwkundige en architectonische uitstraling voorzien in beoogde poortfunctie van het gebied.

Door een andere inspreker wordt de Oostpoort in combinatie met de vrijetijdsvoorzieningen als geschikte locatie (mits het een regionale trekker is) gezien voor grootschalige detailhandel, aangezien de sportdetailhandel niet in de binnenstad of op de sport- en gezondheidsboulevard past.

Verder wordt door meerdere insprekers de voorgenomen ontwikkeling van de Oostpoort met vrijetijdsvoorzieningen, waaronder het belang van een bioscoop voor Dordrecht, ondersteund.

Reactie op zienswijze:

De Oostpoort wordt in de door de Drechttraad vastgestelde regionale Structuurvisie 'Ruimte Geven' genoemd als ontwikkelingslocatie voor regionale voorzieningen.

Basis voor de ruimtelijke ontwikkeling van de Merwedehavens – het gebied vanaf de 1^{ste} tot en met de 3^e Merwedehaven - is de op te stellen gebiedsvisie. De Gebiedsvisie Merwedehavens is momenteel in uitwerking en heeft een doorlooptijd tot 2015.

Vooruitlopend op de vaststelling van de Gebiedsvisie Merwedehavens wordt in de ontwerp Structuurvisie vanuit stedelijk niveau ingezet op de clustering van grootschalige voorzieningen op goed bereikbare knooppunten (langs de N3), waaronder dus leisurevoorzieningen op de Oostpoort. Vanuit stedelijk belang wordt de ontwikkeling van de leisure op deze locatie dan ook wenselijk bevonden. De beleidsmatige onderbouwing, de haalbaarheid en de randvoorwaarden voor een dergelijk programma worden uitgewerkt als onderdeel van Gebiedsvisie Merwedehavens. Daarbij wordt rekening gehouden met aspecten als milieu(zonering) in relatie tot omliggende bedrijvigheid, het verlies aan (natte) bedrijventerreinen, bereikbaarheid, en ondersteunende horeca en detailhandel/ retail.

Wat betreft het argument dat de beoogde ontwikkeling van de Oostpoort met leisurevoorzieningen haaks staat op het genoemde streven van centrumversterking kunnen we stellen dat vanuit de ontwerp Structuurvisie ingezet wordt op de versterking van de binnenstad voor stad en regio. De binnenstad heeft daarbij het primaat voor de niet-dagelijkse aankopen en het funshoppen, voor zowel inwoners van Dordrecht als de regio Drechtsteden. Ook in het regionaal detailhandelsbeleid heeft de binnenstad voor dergelijke voorzieningen het primaat (staat bovenaan in de zogenaamde 'voorzieningenpiramide'). Ons uitgangspunt is dan ook dat vestiging van dergelijke voorzieningen en schaalvergroting in eerste instantie in de binnenstad moet plaatsvinden. Alleen wanneer de binnenstad geen (ruimtelijke) mogelijkheden biedt voor huisvesting van dergelijke (leisure)voorzieningen moet uitgeweken kunnen worden naar een perifere locatie, zoals de Oostpoort. Dit uitgangspunt wordt eveneens ondersteund door de uitgangspunten in de Structuurvisie Detailhandel Zuid-Holland 2007. De beoogde vrijetijdsvoorzieningen zoals een evenementenhal, stadion, kartbaan, etc. passen qua fysiek ruimtebeslag niet in de binnenstad, maar alleen op een perifere locatie. Vanuit dit perspectief zien wij de ontwikkeling van de Oostpoort dan ook niet als concurrerend maar juist als complementair aan de binnenstad.

Ten aanzien van aanvullende detailhandel- en retail op de Oostpoort is ons standpunt dat de binnenstad primaat heeft voor de niet-dagelijkse aankopen en funshoppen, zowel voor Dordrecht als voor de regio. Ontwikkeling van detailhandel buiten deze centra kan alleen plaatsvinden wanneer sprake is van opschaling en verplaatsing, extreem ruimtebeslag of thematische clustering (zie paragraaf 8.5, De knooppunten aan de N3). Afhankelijk van de programmatische en thematische invulling van de Oostpoort zal in het kader van de Gebiedsvisie Merwedehavens gekeken worden welke niet-dagelijkse branche zich hier mogelijk zou kunnen vestigen. Daarbij wordt rekening gehouden met het huidige aanbod in die branche in Dordrecht.

Bereikbaarheid

Zienswijze:

De bereikbaarheid van en de parkeervoorzieningen in de binnenstad blijven in de komende periode voor de gevestigde winkels en bedrijven een belangrijk aandachtspunt. De in de ontwerp Structuurvisie genoemde noodzaak tot realisering van een parkeervoorziening aan de oostzijde van de binnenstad worden dan ook ondersteund.

De constatering in het ontwerp dat de capaciteit van de Provincialeweg (en het knooppunt met de N3) in en rond de spits in toenemende mate tekort schiet wordt door meerdere sprekers bevestigd. Verzocht wordt om in de Structuurvisie meer duidelijkheid te creëren over de verbetering van de van de ontsluiting van de oostelijke stadsdelen.

Reactie op zienswijze:

In de ontwerp Structuurvisie wordt voorgesteld om nader onderzoek te doen naar de ontsluitingsstructuur voor de oostelijke stadsdelen, lettende op het feit dat de capaciteit van de Provincialeweg in de ochtend- en avondspits tegen zijn grenzen aanloopt. Tijdens de inspraakperiode op de ontwerp Structuurvisie zijn verschillende varianten onderzocht. De onderzochte varianten van nieuwe infrastructuur (verlengde Copernicusweg, verlengde Overkampweg als rondweg Dubbeldam of om Sterrenburg heen) bieden alle drie geen alternatief voor de Provincialeweg. Alle drie de routes zijn voor verreweg de meeste bewoners van dit stadsdeel (Stadspolders, Dubbeldam, De Hoven e.a. wijken) onaantrekkelijk. In het geval gekozen wordt voor deze drie varianten blijft de verkeersafwikkeling op de Provincialeweg onder de maat en moet in de capaciteit van de weg geïnvesteerd worden.

De voorkeur gaat dan ook uit naar het aanpassen van de bestaande infrastructuur. Dit betekent dat er capaciteitsverruimende maatregelen aan en op de Provincialeweg noodzakelijk zijn. Hierbij moet gedacht worden aan extra rijstroken en de aanpassing van de kruispunten. De exacte maatregelen moeten nog uitgewerkt worden. Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal verliesuren (aantal auto's in de file maal de wachttijd in de file) met minimaal de helft wordt gereduceerd. Wij stellen voor om deze voorkeursvariant als resultaat van de 'verkenning verkeersstructuur oostelijke stadsdelen' mee te nemen in de wijzigingsvoorstellen op de ontwerp Structuurvisie.

Kwaliteitsbeeld A16-zone

Zienswijze:

Het gemeentebestuur van Zwijndrecht wil graag op basis van het grensoverstijgende karakter (de Maaspoort) samen met Dordrecht werken aan een integraal kwaliteitsbeleid voor de A16-zone.

Reactie op zienswijze:

In de Realisatiestrategie Ruimte Geven is de uitwerking van een kwaliteitsbeeld A16-zone genoemd als een van de gebiedsgerichte opgaven voor de regio. Op IJsselmonde/ Zwijndrecht speelt een vergelijkbare problematiek. Ook daar geldt dat de uitstraling langs de A16 (weliswaar in mindere mate dan in Dordrecht) beperkt is. Lettende op een gezamenlijke regionale profilering en ruimtelijke kwaliteitsverbetering in de A16-corridor ligt een gezamenlijke uitwerking met de gemeente Zwijndrecht voor de hand. Wij stellen dan ook voor om op basis van de Realisatiestrategie samen met de regio (specifiek Dordrecht – Zwijndrecht) deze opgave verder uit te werken.

Ontwikkelen wijkwinkelcentra

Zienswijze:

Het gemeentebestuur van Zwijndrecht verzoekt in haar reactie om in samenhang met de uitbreiding van het winkelcentrum Walburg met de gemeente Dordrecht de dialoog te openen over de betekenis, functie en programmering van de verschillende winkelcentra in de Drechtsteden.

Daarbij gaat het gemeentebestuur er vanuit dat op ieder niveau in de voorzieningenpiramide een passend aanbod wordt gerealiseerd en dat daarbij rekening wordt gehouden met de positie van de centra in de regionale piramide maar ook met de positie ten opzichte van direct buiten de Drechtsteden gelegen centra. Het gemeentebestuur stelt voor om nog in 2008 hierover met elkaar in gesprek te komen.

Reactie op zienswijze:

Met betrekking tot de ontwikkeling van detailhandel is in de ontwerp Structuurvisie de gedachtegang over detailhandel en horeca zoals die is neergelegd in de regionale Structuurvisie Detailhandel en Horeca (SDH) uit 2002 overgenomen. Momenteel wordt in regionaal verband gewerkt aan de herijking van dit regionaal detailhandelsbeleid. Wij stellen dan ook voor om de dialoog over de positie van de wijkwinkelcentra in het voorzieningenaanbod (zowel binnen de regio als ten opzichte van de omliggende steden) ook in dit verband te voeren. Indien dit leidt tot een herpositionering van wijkwinkelcentra in de voorzieningenpiramide kan dit worden meegenomen in een latere actualisatie van de Structuurvisie.

Bereikbaarheid wijkwinkelcentra

Zienswijze:

De ontwerp Structuurvisie bevat met betrekking tot de versterking van wijkwinkelcentra geen uitspraken over de voor deze centra gewenste ontwikkelingen zoals upgradering, versterking, parkeren, bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers en de relatie tot de binnenstad en nabijgelegen voetgangers en de relatie tot de binnenstad en nabijgelegen centra. Aanvulling van de ontwerp Structuurvisie inzake dit onderwerp wordt zeer wenselijk geacht.

Reactie op zienswijze:

Onder de doelstelling 'een aangenaam leefklimaat in de wijken' (paragraaf 3.3) wordt in de Structuurvisie gesteld dat we de wijkwinkelcentra in stand houden en waar mogelijk versterken door er als gemeente op te sturen dat de verspreide detailhandel meer in deze centra wordt geconcentreerd. Gewenste en beoogde ontwikkelingen zoals parkeren en bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers van de wijkwinkelcentra worden daarbij op het niveau van de Structuurvisie niet genoemd. De Structuurvisie brengt immers de hoofdlijnen van het voorgenomen ruimtelijk beleid in beeld. Voor concrete maatregelen willen we derhalve verwijzen naar het Mobiliteitsplan en de onlangs geschreven fietsnota 2008 – 2018, waarin nadrukkelijk wordt ingezet op het verknopen van verschillende deelsystemen binnen het gehele mobiliteitssysteem. De ketenbenadering staat in het fietsbeleid centraal. Naast de stallingen in de binnenstad en bij het station zijn ook wijkwinkelcentra, scholen buiten het leerpark en sportvoorzieningen bestemmingen waar voldoende stallingen moeten zijn. Dit zal binnen projecten en bij bouwvergunningen aan de orde worden gesteld. Daarnaast zijn in de Structuurvisie voor de leefmilieus (12), indien van toepassing, richtlijnen uitgewerkt over onder meer de kwaliteit van de openbare ruimte en wijkwinkelcentra, overeenkomstig het handboek Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR).

Verkeerskundige effecten knooppunten

Zienswijze:

De ontwikkeling van (voorzieningen)knooppunten en specifiek de Oostpoort hebben effecten op de verkeersdruk op de gehele N3. Dit geldt ook voor nieuwe aansluitingen op deze weg. Aandacht wordt gevraagd voor de milieuaspecten, externe veiligheid, de capaciteit van de Merwedeburg en specifiek de gevolgen voor het Papendrechtse deel van de N3 en de aansluiting op de A15.

Reactie op zienswijze:

De gemeente Dordrecht werkt in opdracht van de Drechtsteden aan een goede bereikbaarheid van de gehele regio. De aansluiting A15/N3 is een van de aansluitingen waaraan de regio zich richting Rijk en Provincie Zuid-Holland hard maakt voor structurele verbetering. Naast deze acties heeft de capaciteit van de op- en afritten van de N3 met het Dordtse onderliggende wegennet aandacht. Verschillende studies worden uitgevoerd om de doorstroming hier zo optimaal mogelijk te organiseren. Wanneer zicht komt op een specifiek programma (functies en omvang) zal ook naar de ontsluiting van de Oostpoort (en de aansluiting op de N3) studie worden verricht.

Het spreekt voor zich dat deze studie zich niet beperkt tot de gemeentegrenzen. Als er door projecten in Dordrecht problemen (milieu of verkeer) worden verwacht op het Papendrechtse wegennet, wordt dit zorgvuldig met deze gemeente afgestemd.

Uitbreiding waterbus

Zienswijze:

Gesteld wordt dat de waterbus als gevolg van toenemende congestie op het regionale en bovenregionale wegennet een goede aanvulling vormt op het bestaande openbaar vervoer. Een eventuele aanlegplaats van de waterbus in 's-Gravendeel zal een wezenlijke bijdrage kunnen leveren aan een verbeterde onderlinge bereikbaarheid van de gemeenten in de Drechtsteden en in de Hoeksche Waard.

Reactie op zienswijze:

De ontwerp Structuurvisie beschrijft de ruimtelijke samenhang van de stad op hoofdlijnen. Het waterbussysteem ligt hier samen met andere systemen en structuren aan ten grondslag. In de ontwerp Structuurvisie wordt gesteld dat sinds enige jaren de waterbus zich ontwikkelt tot een succesvolle vorm van openbaar vervoer tussen de gemeenten in de Drechtsteden en richting Rotterdam. Op de korte afstand leent het zich bij uitstek voor woon- en werkverkeer, op de langere afstand is de waterbus aantrekkelijk voor bezoekers van stad en regio. Verdere uitbreiding van de vaarroutes, de vaartijden en het aantal aanlegplaatsen zal de aantrekkelijkheid van de waterbus verhogen. Kansen liggen er richting 's-Gravendeel en richting Gorinchem.

Stedenbaan

Zienswijze:

De aanleg van twee nieuwe spoorstations bij het Leerpark en de Copernicusweg in het kader van de Stedenbaan ontwikkeling wordt als zeer wenselijk gezien. De locatie Leerpark is vanuit de verdichtingsopgave rond stedenbaanstations logisch. Bij de locatie Copernicusweg zijn de stedenbouwkundig noodzakelijke aanpassingen niet zichtbaar gemaakt.

Reactie op zienswijze:

Het voorstel voor een verplaatsing van het huidige station Dordrecht Zuid naar de locatie ter hoogte van de Copernicusweg is voornamelijk ingegeven vanuit de optiek dat hiermee een betere ontsluiting en bereik met de omliggende woonwijken Crabbehof en Sterrenburg wordt bewerkstelligd, in plaats van verdichting rond het station. Daarnaast wordt met de verplaatsing van station Zuid naar de Copernicusweg ruimte vrijgemaakt voor een extra station ter hoogte van het Leerpark, waar de ontwikkeling van het Leerpark en het nabij gelegen sport- en gezondheidspark al in een vergevorderd stadium is.

Fietsgebruik

Zienswijze:

Geadviseerd wordt om op de Moerdijkbrug/route met urgentie te testen op veiligheid en comfort voor fietsers en verbeteringen aan te brengen.

Reactie op zienswijze:

De Structuurvisie gaat over de ruimtelijke hoofdlijnen van Dordrecht en de samenhang daartussen. Deze zienswijze hoort daarom niet thuis op het niveau van de Structuurvisie.

Versterking hoger onderwijs

Zienswijze:

Gepleit wordt voor het meer inzetten op het binnenhalen van HBO/WO-onderwijsinstellingen en faciliteiten. Een stad krijgt vaak de economie die past bij het niveau van haar opleidingsinstituten.

Reactie op zienswijze:

Wij onderkennen het belang van de aanwezigheid van hogere onderwijs- en kennisinstellingen voor een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat van Dordrecht en de regio. We zien de versterking van de kenniseconomie als essentiële randvoorwaarde voor de versterking van de economie en het creëren van voldoende werkgelegenheid (zie paragraaf 3.5). Vandaar ook dat er samen met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen van elders diverse initiatieven lopen gericht op het aantrekken van deze instellingen. Op MBO-niveau doen we dit op het Leerpark. Voor het hoger onderwijs gebeurt dit rond de Spuiboulevard/Achterom. Daarnaast wordt samen met het regionaal bedrijfsleven gewerkt aan de ontwikkeling en versterking van kennis en innovatie binnen de regionale speerpuntsectoren. Een recent voorbeeld hiervan is de vestiging van het internationale Topinstituut Waterbouw en Ecologie (EcoShape-Building with Nature) aan de Burgemeester de Raadsingel.

7.4 Milieu en duurzaamheid

Duurzame ontwikkeling

Zienswijze:

De ambities: 'Aantrekkelijk' – 'Sociaal'- 'Leefbaar' en de economische speerpunten zijn ook de ambities van de inspreker. Gemist wordt echter de kwalitatieve samenhang - het verband - om deze ambities waar te maken. Voorgesteld wordt om de ambitie 'Duurzame ontwikkeling' overeenkomstig het resultaat van het Europese project 'Liveable Cities' (Leefbare Steden) 2004 – 2007, toe te voegen.

Reactie op zienswijze:

In de ontwerp Structuurvisie zijn de ambities van het huidige gemeentebestuur, zoals die zijn neergelegd in het Meerjarenbeleidsprogramma 2006 – 2010 als uitgangspunt genomen, aangevuld met de ambitie 'Drechtsteden in Europees verband'. Overigens wordt bij de inleiding van hoofdstuk 2 ('Onze ambitie voor Dordrecht') van de ontwerp Structuurvisie gesteld: "Op alle niveaus heeft Dordrecht in 2020 kwaliteit toegevoegd.

Het is een stad waarin duurzaamheid wordt toegepast en kernkwaliteiten zijn ontwikkeld." Dit wordt in de ontwerp Structuurvisie verder geconcretiseerd aan de hand van bijvoorbeeld de opgave ten aanzien van CO2-reductie. Daarnaast zal in het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk worden ingespeeld op klimaatverandering. Concrete voorstellen en maatregelen worden uitgewerkt in de onder de uitwerkingsopgaven benoemde Strategische nota klimaat.

Milieu en veiligheid

Zienswijze:

De in het ontwerp opgenomen ambities met betrekking tot milieu en de veiligheid komen over als "Beperken tot het wettelijk noodzakelijke"- "Wachten op andere overheden" en "Hopen dat nieuwe ontwikkelingen verbetering kunnen brengen". Naast de sterke punten in de Structuurvisie is milieu en veiligheid te defensief gesteld.

Reactie op zienswijze:

Het is goed om nogmaals te benadrukken dat milieu en veiligheid juist een prominente positie hebben verkregen in deze visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Dordrecht. Op verschillende wijze zijn de verschillende milieuaspecten geïntegreerd in de ontwerp Structuurvisie:

Als onderdeel van de leefmilieus is in de Structuurvisie een richtlijn opgenomen voor gebiedsgericht milieubeleid. Daarmee wordt een differentiatie ingevoerd, waarbij aan het ene gebied hogere milieueisen worden gesteld dan het andere. In rustige woongebieden gelden hogere eisen voor bijvoorbeeld geluid en externe veiligheid dan in de binnenstad, waar de combinatie van verschillende functies juist gewenst is. In het licht van de bovenstaande toelichting is deze richtlijn zelfbindend, met dien verstande, dat in de Structuurvisie ook nadrukkelijk is aangegeven dat goed gemotiveerde afwijkingen mogelijk zijn. De Structuurvisie is op het gebied van milieu kader scheppend voor plannen op een lager abstractieniveau zoals het opstellen van een bestemmingsplan.

Milieuaspecten maken in de ontwerp Structuurvisie integraal onderdeel uit van de gemaakte afwegingen. Zo zijn bij het uitwerken van de verschillende projecten de voorwaarden benoemd waaronder deze projecten mogelijk zijn, in het bijzonder vanuit externe veiligheid, luchtkwaliteit en geluid. Voor een deel zijn de projecten daarbij afhankelijk van ontwikkeling van derden, vooral veiligheidsverbeteringen rond het spoor. Als extra aandachtspunt is genoemd, dat, voor zover aan de orde, sommige projecten ook tegelijk ontwikkeld moeten worden om te voorkomen dat hun milieugevolgen andere projecten in de weg zitten.

Ook wordt met hogere overheden gesproken over bijvoorbeeld maatregelen op het bestaande spoor zelf. Kortom, dit alles overziend is het een misvatting dat vanuit deze Structuurvisie een defensieve houding wordt ingenomen als het gaat om de verbetering van milieu en veiligheid. Het tegendeel is waar.

Gezondheidseffectscreening

Zienswijze:

De effecten op openbare volksgezondheid zijn op basis van dit plan aan te geven. Het advies is om bij de realisatie van de verschillende projecten een Gezondheidseffectscreening (GES) uit te voeren.

Reactie op zienswijze:

Gezondheidseffectscreening wordt doorgaans uitgevoerd op plan/programmaniveau en niet op niveau van de Structuurvisie (ruimtelijke hoofdlijnen).

Windenergie

Zienswijze:

De Merwedehavens zijn in de provinciale Nota Wervel aangeduid als studielocatie voor windenergie. In de ontwerp Structuurvisie is niet aangegeven waarom op deze locatie niet wordt voorzien in windenergie, dan wel waarom hier geen studie naar plaats zal vinden.

Reactie op zienswijze:

Het beleidskader voor windenergie in Dordrecht is de nota 'Grootschalige windenergie in Dordrecht, 's Gravendeel en Zwijndrecht' (augustus 2005). Er is in samenwerking met o.a. de provincie veel studie verricht naar de kansrijke locaties voor windenergie. De nota is de bijdrage van de gemeenten in de uitwerking van de provinciale nota Wervel. Doel was om de nota in te brengen in de herziening van het Streekplan Zuid-Holland Zuid. Uitgangspunt in de studie was dat eventuele windmolenlocaties de loop van de rivieren moeten markeren in het landschap. Langs een zijde van de rivier, langs bedrijventerreinen of in het buitengebied. Uiteindelijk is er op grond van allerlei criteria maar één locatie kansrijk; Dordtse Kil ter hoogte van Dordtse Kil IV. Deze locatie is benoemd in de ontwerp Structuurvisie.

De locatie Merwedehavens is in de onderliggende studie niet terug te vinden en is al bij een eerste selectie afgefallen, aangezien de locatie windtechnisch niet goed scoort en vanuit Rijkswaterstaat bezwaren zijn geuit. Uitgaande van het hoogbouwbeleid passen de windmolens daar niet; moeilijk in te passen. Kortom, het is geen optie om hier windmolens te plaatsen. De provinciale Nota Wervel is op dat punt achterhaald.

LPG vervoer

Zienswijze:

Er wordt in de ontwerp Structuurvisie naar gestreefd om het vervoer van LPG van spoor naar water te verschuiven, waardoor er minder treinen door Dordrecht gaan rijden. De vraag die hierbij aan de orde komt, is wat dit mogelijk kan betekenen voor de externe veiligheidscontouren van de rivieren en in welke verhouding dit staat tot het personenvervoer over water met de waterbus en de fast ferry.

Reactie op zienswijze:

Uit analyses van de veiligheidssituatie op het water blijkt dat de 10-6 contour zich op het water bevindt. Uit dezelfde analyses blijkt dat het groepsrisico zich ver beneden de oriëntatiewaarde bevindt. Er is daarom risicoruimte om een 'modal shift' van spoor naar water te bewerkstelligen. Een en ander wordt gestaafd door analyses zoals die door de provincie Noord-Brabant zijn gedaan voor het onderzoek naar de haalbaarheid van deze 'modal shift' en analyses voor het basisnet water.

Water en veiligheid

Zienswijze:

Water en veiligheid: meer aandacht voor veiligheid nodig, naast Urban Flood Management (UFM).

Reactie op zienswijze:

Het vervolg waarin we dit o.a. met het Waterschap als gemeente verder willen uitwerken is in het Interreg 4b programma met ons project MARE (Managing Adaptive Responses to changing flood risk in the North Sea region).

Waterrecreatie en toename van het aantal ligplaatsen

Zienswijze:

Zorgen over inzet op waterrecreatie en meer ligplaatsen. In het Overlegorgaan Nationaal Park de Biesbosch is het standstill-principe afgesproken.

Reactie op zienswijze:

Het standstill-principe gaat uit van geen uitbreiding van aanlegplaatsen in een omtrek van 15 km vanuit centrum van Nationaal Park De Biesbosch. Uit eerder onderzoek is gebleken dat er geen duidelijke correlatie gevonden is tussen het aantal ligplaatsen en het aantal vaarbewegingen. Wel is geconstateerd dat in absolute aantallen de vaarbewegingen in het Nationaal Park gebied zijn afgenomen en dat er ruimte zou zijn voor meer ligplaatsen (een aantal van 600 is toen genoemd). Op basis daarvan is besloten het standstill-beginsel niet meer toe te passen maar de uitbreidingsplannen wel voor te leggen aan overlegorgaan Nationaal Park ter toetsing.

7.5 Woon- en vestigingsklimaat

Het overgrote deel van de inspraakreacties is gericht op de in de ontwerp Structuurvisie voorgenomen woningbouw in de Zuidpolder. Zoals uit de diverse inspraakreacties blijkt, bestaan zowel over de marktvrage als over de betekenis van landelijke woningbouw voor Dordrecht verschillende opvattingen. Dat wordt mede veroorzaakt omdat iedere onderzoekstelling een eigen indeling in woonmilieus hanteert. We weten echter dat er een substantiële marktvrage bestaat en dat het aanbod in sterke mate de vrage stuurt, getuige ook de eerdere ervaringen van woningen in de projecten De Hoven en Plan Tij die in no time zijn verkocht.

In de Woonvisie van de regio Drechtsteden (vastgesteld in 2004) wordt ingezet op meer differentiatie in de woningbouwvoorraad (zowel in aantallen als segmentering) door in het aanbod aan duur, groen en blauw wonen. Het strategische belang schuilt in de manier waarop nieuwe landelijke woonmilieus worden ingezet als exclusieve woonvorm om kapitaalkrachtige, ondernemende groepen in Dordrecht en de regio vast te houden en aan te trekken. Groepen die hard nodig zijn voor de economische vitaliteit van Dordrecht en de regio. Ervaringen leren daarbij dat de mogelijkheid om exclusief te wonen in toenemende mate een vestigingsfactor voor (internationale) bedrijven vormt. Met de locaties als de Stadswerven kan in de toekomst voorzien worden in woningbouw in het hoogstedelijke segment. In het landelijke segment ontbreekt het Dordrecht echter aan nagenoeg aan woonmilieus die de concurrentie met de omliggende steden kunnen aangaan. Om dat te bereiken is een locatie van enige omvang van belang.

In het collegeprogramma wordt over de Zuidpolder een onderzoek naar de bouw mogelijkheden aangekondigd:

"De huidige reserve locatie Zuidpolder wordt gereserveerd voor woningbouw passend in het streven naar een evenwichtige woningmarkt. Om deze locatie na 2010 in ontwikkeling te kunnen nemen, moet in deze collegeperiode onderzoek plaatsvinden naar bouw mogelijkheden. Dit onderzoek richt zich op een gedifferentieerd stedenbouwkundig plan. De Bovenpolder blijft in deze collegeperiode gehandhaafd als reserve locatie voor woningbouw."

Vanuit de Structuurvisie Dordrecht 2020 wordt ingezet op een kwaliteitslag op alle niveaus en gebieden: wonen, werken, voorzieningen en duurzame recreatie/natuur. Het is een stad waarin duurzaamheid wordt toegepast en kernkwaliteiten zijn ontwikkeld. In deze kwaliteitslag ligt de focus op veranderingen in de bestaande stad, zoals herstructureringsoperaties, (onconventionele) transformatie van oude bedrijventerreinen en verdichtingsprojecten. Door het bestaand stedelijk gebied optimaal te benutten zijn het landschap en de natuur buiten de stad beschermd. Dit als vertrekpunt nemende ligt de volgende visie ten grondslag aan het strategische belang van woningbouw in de Zuidpolder.

Dordrecht op scoort op aspecten als bereikbaarheid, nabijheid van natuurgebieden, aanwezigheid van vooroorlogse woningen ten opzichte van vergelijkbare steden bovengemiddeld. Maar Dordrecht heeft ook een eenzijdig woningaanbod: uit de woonmonitor komt naar voren dat 52% van de woningvoorraad in Dordrecht een WOZ-waarde heeft van lager dan € 150.000,-, 32% heeft een WOZ-waarde tussen de € 150.000,- en € 250.000, -.

In een moderne kennissamenleving/kenniseconomie kunnen steden een belangrijke motor zijn voor de economische ontwikkeling, doordat ze als vestigingsplaats voor kenniswerkers en daardoor als vestigingsplaats voor bedrijven aantrekkelijk zijn. Die aantrekkelijkheid wordt voornamelijk bereikt door de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Dit is een combinatie van kwalitatief goede woningen, goede maatschappelijke voorzieningen (m.n. op gebied van onderwijs, cultuur en sport) en goede plekken om te recreëren.

Met betrekking tot de woningvoorraad is daarbij sinds de jaren '90 - met projecten als Oudelandshoek Iroko, Dordtse Hout, Beelaertspark en meer recentelijk met de projecten De Hoven en PlanTij - een ontwikkeling in gang gezet waarbij vooral nog aan de bovenkant van de woningmarkt wordt toegevoegd. Ondanks deze toevoegingen in de afgelopen jaren is woningaanbod in Dordrecht nog onvoldoende in evenwicht.

Om daarnaast te voorzien in de vraag naar dit segment woningbouw en daarmee te voorkomen dat hogere inkomens uit Dordrecht wegtrekken is het vooral het noodzakelijk om aan de bovenkant van de markt woningen toe te voegen. Ook in de Structuurvisie van het Rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van de Randstad (Randstad 2040) wordt gewezen op feit dat er op dit moment sprake van een grote 'mismatch' op de huizenmarkt tussen vraag en aanbod, zowel in kwaliteit als kwantiteit. De huizenvoorraad voor middengroepen en hogere inkomensgroepen moet worden vergroot. Deze mismatch en het 'op slot zitten' van de woningmarkt zijn volgens de OESO belangrijke factoren die economische groei in de Randstad belemmeren. Samengevat er is behoefte aan woningen in alle typen milieus, maar vooral groenstedelijk en centrumstedelijk.

De ruimte om te investeren in kwalitatief goede woningen is beperkt: deels gebeurt dit of is dit reeds gebeurd in de regio, deels door herstructurering van de bestaande voorraad (Dordt-West) en deels door de realisatie van nieuwe binnenstedelijke milieus zoals in de Stadswerven. In Dordrecht ontbreekt het segment landelijke woonmilieus nagenoeg. Een nog openstaande mogelijkheid (ook in regio) is de invulling van nu nog landelijke gebieden binnen de door de provincie vastgelegde verstedelijkingscontour. De Zuidpolder vormt daarbij ca. 1% van de totale oppervlakte van het Eiland van Dordrecht. Het gemeentebestuur van Dordrecht heeft met het project Nieuwe Dordtse Biesbosch en de daaraan gekoppelde investeringen in groen en natuur (400 ha. recreatie en 400 ha. ecologische hoofdstructuur),, bepaald dat het gebied ten zuiden van de Wieldrechtse Zeedijk groen moet blijven. Dit is dus een harde grens voor de toekomst. Dus ook voor de periode na 2020.

Onze reactie op de ingebrachte zienswijzen met betrekking tot de Zuidpolder moet dan ook vanuit de context van deze 'grotere' visie op de ontwikkeling van stad en regio worden gelezen.

Behoeftedure koopwoningen

Zienswijze:

Er is geen behoefte aan dure woningen.
20% van alle dure koopwoningen staan te koop.

Reactie op zienswijze:

Uit de verschillende beschikbare onderzoeken blijkt dat er vooral vraag is naar dure woningen.

Verhuisonderzoek Drechtsteden over 2005/2006, SGB:

In dit onderzoek worden de feitelijke verhuisbewegingen in de betrokken jaren onderzocht. Uit het verhuisonderzoek blijkt dat er in de periode 2005/2006 per jaar gemiddeld zo'n 350 huishoudens met een hoog en 100 huishoudens met een midden-hoog inkomen de stad hebben verlaten. De uitstroom van hoge inkomens werd eerder ook al in het verhuisonderzoek 2004 geconstateerd.

Woonbelevingsonderzoek 2006, Smart Agent:

In dit onderzoek worden aan de hand van een enquête de woonwensen van de woningzoekenden onderzocht. Uit het onderzoek komt in de regio een grote netto vraag naar voren van de dure woningtypen, appartementen met lift (ca. 15.000) en vrijstaande en twee-onder-een-kap woningen (ca. 9.300). Daar staat tegenover een netto overschot aan appartementen zonder lift (ca. 11.500) en eengezinsrijwoningen (ca. 21.800). De cijfers van Smart Agent zijn gecorrigeerd naar inkomen, waardoor irreële woonwensen buiten beschouwing zijn gelaten.

Woningmarktverkenning Zuid-Holland, ABF research:

In deze woningmarktverkenning is, op basis van de gegevens van het landelijke woningbehoefteonderzoek, voor de verschillende regio's in Zuid-Holland een doorrekening gemaakt naar de toekomstige ontwikkeling in huishoudens en de vraag die daar uit voorkomt. Onder andere wordt een prognose gemaakt van de huishoudens naar inkomensklassen. Het aantal huishoudens met een inkomen lager dan € 15.000,- neemt tussen 2006 en 2020 af van ca. 24.000 naar 13.000. Het aantal huishoudens met een inkomen tussen de € 15.000 en € 40.000 blijft ongeveer gelijk (ca. 4.000 er bij boven de € 22.000). Het aantal huishoudens met een inkomen boven de € 40.000,- neemt toe van ca. 27.500 naar ca. 42.500. Naast de spanning die er nu al tussen vraag en aanbod zal deze spanning in te toekomst dus nog verder toenemen.

Ook in de afgelopen decennia is er al sprake geweest van een behoorlijke inkomensgroei. Deze groei leidt ook voor de woningvraag tot een vraag naar meer kwaliteit over de hele linie. Deze vraag leidt netto tot een overschot aan woningen aan de onderkant en een tekort aan woningen aan de bovenkant van de markt. De verwachting is, dat deze trend zich in de toekomst voortzet.

De toegenomen kwaliteitsvraag is niet alleen een gevolg van de economische groei, maar ook van de demografische verandering. Er komen relatief steeds meer oudere huishoudens die al een carrière hebben doorgemaakt en daarmee meer verdienen.

Met het toenemende aantal koopwoningen zijn er ook steeds meer huishoudens die in de loop der tijd een zeker vermogen hebben opgebouwd. Met de vergrijzing wordt dit vermogen ook steeds meer geërfd door de volgende generatie.

Woonmonitor 2008

Uit de woonmonitor komt naar voren dat 52% van de woningvoorraad in Dordrecht een WOZ-waarde heeft van lager dan € 150.000,-, 32% heeft een WOZ-waarde tussen de € 150.000,- en € 250.000,-. In vergelijking met andere soortgelijke steden is het goedkope segment onevenredig veel en het hoge segment onevenredig weinig vertegenwoordigd.

Daar waar het aanbod aan woningen en woonmilieus onvoldoende aansluit op de woonwensen van de woningzoekende ontstaat er een druk om elders te gaan zoeken.

Daar waar er aan de onderkant van de markt ruimte ontstaat die niet opgevuld wordt vanuit de eigen regio, vult deze zich op met huishoudens met lagere inkomens vanuit andere regio's.

Atlas voor gemeenten 2008

In de Atlas voor gemeenten 2008 (thema leefbaarheid) scoort Dordrecht als twintigste stad van Nederland op aspecten als bereikbaarheid, nabijheid van natuurgebieden en aanwezigheid van vooroorlogse woningen bovengemiddeld ten opzichte van vergelijkbare steden. De Atlas laat ook zien dat Dordrecht op de sociaal-economische index van de vijftig grootste gemeenten van Nederland de veertigste positie inneemt. Dordrecht heeft daarbij relatief veel laagopgeleiden binnen de beroepsbevolking en relatief veel bijstandsgerechtigden op het totaal van de bevolking. Het aantal banen in de economische groeisectoren is laag in verhouding tot het totale aantal banen. Eveneens bevestigt de Atlas dat Dordrecht met gemiddelde huizenprijzen van € 1.700 per m² ver onder het gemiddelde van de G50 – de vijftig grootste Nederlandse gemeenten – ligt.

Daarbij voert Dordrecht al meerdere jaren op deze gebieden de onderkant van deze ranglijsten aan. Om de achterstandpositie niet verder te laten toenemen, en in ieder geval een stap in de goede richting te zetten, is het toevoegen van een hoogwaardig woningaanbod in Dordrecht onmisbaar; en niet in de laatste plaats als voorwaarde voor een goed vestigingsklimaat voor nieuwe bedrijven.

Uit de verkoopresultaten van recente plannen voor dure woningen (onder meer De Hoven en Plan Tij) blijkt dat er grote vraag is naar dure woningen. Beide complexen waren binnen korte tijd verkocht, juist in een tijd dat ook toen de markt landelijk terugliep. Er is ook nauwelijks voor deze projecten geadverteerd. Uit het verhuisonderzoek 2005/2006 blijkt dat 80% van de nieuwbouwwoningen in de Hoven die in 2005/2006 zijn opgeleverd, door Dordtenaren is gekocht. Daarnaast is nog eens 10% door inwoners van de regiogemeenten gekocht.

Het binnen korte termijn op de markt komen van De Hoven, Plan Tij en enkele andere complexen dure woningen heeft in korte tijd het aanbod aanzienlijk verruimd. Het is daarom ook niet gek dat er nu wat meer dure woningen te koop staan in Dordrecht; dat is juist een gevolg van de gewenste doorstroming die op gang komt. In een woningmarkt waar jarenlang een groot tekort aan grote, dure woningen is geweest, zijn mensen gewend om hogere prijzen te kunnen vragen dan reëel is. De dure woningen die te koop staan, staan veelal niet in een landelijk, hoogwaardig milieu, maar het gaat daar om losse woningen in bestaande wijken. De verkoopprijzen van die woningen zijn jaren relatief hoog geweest, omdat er geen alternatief was.

Nu zal de markt voor dure vrijstaande woningen gaan normaliseren tot een meer realistisch prijsniveau dat de werkelijke waarde van de woning beter weergeeft. Daarnaast spelen de regelmatige schommelingen in de economie ook een rol, zoals de huidige kredietcrisis.

Bedacht moet worden dat in de Zuidpolder niet gebouwd wordt voor de vraag van vandaag maar voor de vraag van morgen. De concrete verkoop zal niet eerder dan over een aantal jaren starten en worden uitgesmeerd over een periode van enkele jaren. Ook in die jaren blijft er behoefte aan duurdere woningen.

Zienswijze:

Er is geen behoefte meer aan woningen in Dordrecht. De bevolking krimpt, volgens de Woningbehoefteraming 2007 van de provincie Zuid-Holland.

Reactie op zienswijze:

De lichte bevolkingsafname van de laatste jaren in Dordrecht wordt veroorzaakt doordat er slechts weinig woningen zijn bijgebouwd. Er is nog steeds sprake van zelfstandige groei van de bevolking. Dat wil zeggen: zonder rekening te houden met verhuizingen van en naar elders groeit de bevolking. Wel neemt de groei steeds verder af. Op enig moment komt ook onze regio op het moment dat de bevolking zal krimpen. Ook de groei van het aantal huishoudens vlakt af. Het rapport van W. Derks 'Structurele Bevolkingsdaling, een urgente invalshoek voor beleidsmakers', voorspelt voor de Coropregio Zuidoost Zuid-Holland, waartoe onze regio behoort, zeker tot 2040 een groei van het aantal huishoudens. Door de gezinsverdunding gaat de groei van het aantal huishoudens langer door dan de groei van de bevolking. Met de vergrijzing neemt het aantal alleenstaanden toe en neemt het aantal gezinnen met kinderen af. Ook in de jongere leeftijdscategorieën zijn er steeds meer eenpersoonshuishoudens. Door deze ontwikkelingen wonen er gemiddeld minder mensen in een woning.

De Woningbehoefteraming 2007 van de provincie Zuid Holland, welke loopt tot 2030, voorziet ook tot 2030 nog steeds groei van het aantal huishoudens. Deze raming komt wel lager uit dan de raming 2004. Dit verschil wordt vooral veroorzaakt, doordat in de tussenliggende periode er sprake was van meer migratie vanuit Nederland naar het buitenland. In de voorgaande periode was dit net andersom. Deskundigen verwachten dat in de toekomst weer meer mensen naar Nederland toekomen dan er weggaan. In dat geval zal het aantal huishoudens weer iets harder groeien dan volgens de laatste ramingen uit 2007.

In een aantal reacties wordt ook gerefereerd aan de landelijke onderzoeken. Vanuit het gemiddelde van deze onderzoeken worden landelijke conclusies gepresenteerd. Per regio kunnen de uitkomsten echter net anders liggen. Voor lokale conclusies is het zaak naar de regionale cijfers te kijken.

Zienswijze:

Hogere inkomens trekken weg omdat de kwaliteit van het gebied verdwijnt door steeds meer bebouwing

Reactie op zienswijze:

Uit het *Verhuisonderzoek Drechtsteden over 2005/2006*, SGB blijkt de woonomgeving voor de vertrekkers een belangrijk motief om te verhuizen. Met de Zuidpolder wil de gemeente juist het aandeel Dordtse woningen met een aantrekkelijk woonmilieu vergroten. Tegelijk moet het gebied ook een aantrekkelijk groen gebied blijven voor passanten, zoveel mogelijk met een dorps en landelijk karakter.

Zienswijze:

De hogere inkomens doen geen boodschappen in Dordrecht, maar elders, bijvoorbeeld in 's Gravendeel en Milaan en leveren zo geen bijdrage aan de lokale economie.

Reactie op zienswijze:

Hoewel niet bewezen kan worden dat de betreffende inwoners straks Kunstmin bezoeken en hun boodschappen in de binnenstad doen, wijst de praktijk toch uit dat de hogere inkomens hun bijdrage leveren aan de plaatselijke samenleving: met bestedingen, met het zoeken van ontspanning en cultuur en met deelname aan besturen van verenigingen, enz. Er is hier sprake van een wisselwerking. Het concrete gebruik van de voorzieningen is mede afhankelijk van hun aantrekkelijkheid. Om aantrekkelijk te zijn moeten deze voorzieningen ook voldoende draagvlak hebben. Het bij voorbaat stellen dat hogere inkomens geen gebruik maken van Dordtse voorzieningen geeft wel een sombere kijk op de lokale samenleving en geeft weinig blijk van vertrouwen in de lokale aanbieders. Zeker voor het winkelcentrum en de onderwijsvoorzieningen in Dubbeldam en Stadspolders zal de komst van woningen in de Zuidpolder positieve effecten hebben.

Wateropvang

Zienswijze:

Bebouwing en verdergaande verstening bedreigen de mogelijkheden voor wateropvang.

Reactie op zienswijze:

In de huidige situatie is er juist onvoldoende gelegenheid voor wateropvang op het Eiland van Dordrecht. De aanleg van grote waterpartijen als onderdeel van de nieuwe groenaanleg moet hier verbetering in brengen. Ook voor de plannen voor de Zuidpolder zal dit een belangrijk uitgangspunt zijn. Zie verder de PlanMER en het Toetsingsadvies van de PlanMER commissie.

Besluitvorming Zuidpolder

Zienswijze:

Slechts 7% van de bevolking is voor.

Reactie op zienswijze:

Over dit gegeven als zodanig is bij ons geen onderzoek bekend. De discussie over woningbouw in de Zuidpolder moet echter gezien worden als onderdeel van de bredere visie op de ontwikkeling van de totale stad en regio. De besluitvorming daarover vergt een politieke afweging.

Zienswijze:

Met Dordt Spreekt is het besluit genomen om geen woningen te bouwen in de Zuidpolder.

Reactie op zienswijze:

In 1997 is besloten de Zuidpolder voor de periode 1995-2005 nog niet als woningbouwlocatie aan te wijzen, maar aan te wijzen als reservelocatie voor woningbouw, indien in kwantitatief en/of kwalitatief opzicht behoefte aan deze woningbouwlocatie zou zijn. Geconstateerd wordt dat de Zuidpolder op grond van de toenmalige Structuurvisie nog steeds een geschikte potentiële woningbouwlocatie zou zijn. Het gemeentebestuur wilde destijds woningbouw echter zo lang mogelijk voorkomen, maar sloot ook destijds niet uit, dat als gevolg van nieuwe ontwikkelingen toch tot woningbouw besloten zou kunnen worden.

Zienswijze:

Ook beleid van voor 1998 kan nog relevant zijn. Beleid is vluchtig. Doseer goed, doe in de uitvoering alleen dat, wat algemeen van toekomstwaarde wordt geacht.

Reactie op zienswijze:

De uitwerking van ruimtelijke plannen kent een lange tijdshorizon. Dat betekent, dat soms vroegtijdig keuzes worden gemaakt die jaren later nog gevolgen hebben. Anderzijds is het een goede zaak om bij de planontwikkeling flexibel in te kunnen spelen op gewijzigde inzichten en omstandigheden. Op dat punt is het daarom verstandig de concrete investeringen en fysieke ingrepen op een zo laat mogelijk tijdstip uit te voeren. Financieel gezien voorkomt dat bovendien renteverliezen.

Zienswijze:

Wanneer is het besluit tot bebouwing van de Zuidpolder genomen?

Reactie op zienswijze:

In het coalitieprogramma 2006 - 2010 staan de volgende voor het wonen relevante afspraken en accenten:

"Reserve woningbouwlocaties

De coalitie zal alles op alles zetten om de afspraken uit het regionale woningbouwprogramma, om tot 2010 9000 woningen te bouwen, na te komen. De afgesproken inzet om in Dordrecht te bouwen in het hogere segment blijft daarbij gehandhaafd. Ook de toenemende vraag naar ouderenhuisvesting zal daarbij aandacht krijgen.

In de komende periode moeten afspraken gemaakt worden over woningbouw in de periode na 2010. De Dordtse woningvoorraad kenmerkt zich nog steeds door een onevenwichtige woningmarkt vanwege een te grote voorraad minder dure woningen die ook bewoond worden door mensen met een ruimere beurs. Door te bouwen voor het midden- en hogere segment kunnen deze mensen doorstromen naar duurdere nieuwbouw en biedt dit kansen aan minder koopkrachtige inwoners, waaronder starters. Tegelijkertijd biedt nieuwbouw kansen om koopkrachtige Dordtenaren te binden aan de stad en instroom van nieuwe koopkrachtige inwoners te bevorderen.

Stedelijk wonen in de binnenstad en op de Stadswerven en wonen in het groen aan de stadsranden: dat is wat wij als voortzetting van beleid willen vasthouden. We worden daarin bevestigd door de ontwikkeling van De Hoven en Plan Tij die laat zien dat de behoefte aan kwalitatief hoogwaardige woningbouw in een groene omgeving groot is.

De huidige reservelocatie Zuidpolder wordt gereserveerd voor woningbouw passend in het streven naar een evenwichtige woningmarkt. Om deze locatie na 2010 in ontwikkeling te kunnen nemen, moet in deze collegeperiode onderzoek plaatsvinden naar bouwmogelijkheden. Dit onderzoek richt zich op een gedifferentieerd stedenbouwkundig plan

In de Woonvisie Drechtsteden, vastgesteld in 2004, staan de volgende relevante kaders en doelstellingen:

- *Vergelijking van het aantal huishoudens en het aantal woningen laat zien dat het kwantitatieve tekort nagenoeg is verdwenen. De regio heeft vooral een kwaliteitsprobleem: het soort woningen en de kwaliteit van de woningen voldoet niet meer aan de kwaliteitsvraag van consumenten. "In de marktsector worden veel grondgebonden woningen gebouwd om te voorzien in de vraag naar kwaliteit en om de doorstroming op gang te brengen."*
- *"Hoofddoelstelling is 'een regio met kwaliteit!'. Dit streven valt uiteen in drie subdoelstellingen:*
 - a) zeggenschap en keuzevrijheid;**
 - b) hogere kwaliteit van de woningen;**
 - c) hogere kwaliteit van de woonomgeving.**
- *Dit willen wij bereiken door meer aanbod te creëren voor hoge inkomens, door meer kwaliteit te brengen in de sociale sector, door het realiseren van meer levensloopbestendige woningen en door verhoging van het aanbod voor sociale doelgroepen. Ook willen wij meer hoogwaardige stedelijke woonmilieus creëren, meer aanbod aan duur, groen en blauw wonen en zetten wij in op een versterking van de kwaliteit van bestaande wijken. "*

- *De ambitie is om op 10% particulier opdrachtgeverschap uit te komen (van alle nieuwbouw). Op de lange termijn concentreert de vraag zich nog scherper op grondgebonden woningen in een rustige omgeving met een lage dichtheid en op appartementen in allerlei vormen voor ouderen.*

Woningbouw Zuidpolder

Zienswijze:

De woningen in de Zuidpolder worden zo duur, dat geen Dordtenaar dat zal kunnen betalen. De mensen die in het Woonbelevingsonderzoek hebben aangegeven op zoek te zijn naar een dergelijke woning, kunnen dat ook niet betalen!

Reactie op zienswijze:

Ook in Dordrecht wonen mensen met een hoog inkomen, die op zoek zijn naar een dure woning. Demografisch gezien neemt de groep boven de vijfenveertig jaar toe, met daarbinnen veel tweeverdieners die al carrière hebben gemaakt, toe. Binnen deze groep is er vraag naar meer kwaliteit en duurere woningen. Dat blijkt ook uit de verkoopresultaten van de afgelopen jaren van projecten als De Hoven en Plan Tij. Deze woningen kwamen rond 2003 tijdens de vorige conjuncturele neergang in economie op de markt. Ook met de huidige kredietcrisis worden de duurere woningen nog steeds het beste verkocht. Ook voor de komende jaren is de verwachting dat de groep die naar een woning met meer kwaliteit zoekt, toe zal nemen. In welke mate en welke periode is mede afhankelijk van de schommelingen in de economie. Als de economie weer aantrekt zal de vraag weer toenemen.

Zienswijze:

Met woningbouw in de Zuidpolder wordt het dorpse karakter Dubbeldam aangetast.

Reactie op zienswijze:

In de ontwerp Structuurvisie wordt het behoud van de verschillende wijken juist benadrukt. Zo wordt ook de maximale hoogte in het centrum van de wijk verder beperkt dan in de andere wijken. Aan de rand van de wijk wordt in een extensieve uitbreiding voorzien van een combinatie van wonen met groenvoorzieningen in een ruime opzet, zoals ook eerder de buurt Middenhoeve aan Dubbeldam is toegevoegd.

Zienswijze:

Met woningbouw in de Zuidpolder gaat natuur gaat verloren.

Reactie op zienswijze:

De natuurwaarden in de Zuidpolder zelf zijn niet van aanmerkelijk belang, zoals ook in de rapportage van de PlanMER- commissie wordt bevestigd. Wel is de polder van landschappelijke waarde. Het gebied is momenteel vooral een landbouwgebied.

Uit onderzoek van het NWC van juni 2007 is gebleken, dat er geen soorten van de zogenaamde Rode Lijst van de Flora- en Faunawet voorkomen, behalve aan de rand van het gebied; in de al bestaande woongebieden. Het streven is, dat de herinrichting van de Zuidpolder leidt tot hogere natuurwaarden in het gebied, bijvoorbeeld in de ecologische zone langs Middenhoeve (de Alloysenzone). De Commissie PlanMER heeft dan ook op basis van beoordeling van de PlanMER en de binnengekomen inspraakreacties op dit punt geen reden gezien om woningbouw in dit gebied uit te sluiten (zie Toetsingsadvies Commissie PlanMER).

Zienswijze:

Mogelijkheden voor recreatie gaan verloren, de stad mist zijn uitloopmogelijkheden.

Voor recreatief gebruik in de Zuidpolder zal geen plaats meer zijn, zie De Hoven.

Reactie op zienswijze:

Met de aanleg van nieuwe groenzones in de stad en van de Nieuwe Dordtse Biesbosch nemen de recreatiemogelijkheden verder toe. In de stad wordt het met deze zones, zoals de Amstelwijk-Oostkilzone en de Alloysenzone, voor meer mensen mogelijk om in hun directe woonomgeving in kleine groenvoorzieningen te recreëren. Aan de rand van de stad nemen met de Nieuwe Dordtse Biesbosch de recreatiemogelijkheden aanzienlijk toe. Daarbij wordt een grote variatie aangeboden, zowel aan voorzieningen voor meer intensief recreatiegebruik als aan gebieden voor rustzoekers om te fietsen en te wandelen.

De Zuidpolder zelf wordt beter toegankelijk, doordat in de Zuidpolder zelf recreatieve routes worden opgenomen voor langzaam verkeer vanuit de stad naar het buitengebied. Uitgangspunt is, dat de woningen in een ruime groene omgeving komen te staan. De groene ruimte zal ook beperkt recreatief gebruik mogelijk maken, anders dan nu, waarbij de gehele polder een landbouwbestemming heeft en niet toegankelijk is. Het Landgoed De Hoven is een voorbeeld hoe ook in het bebouwde gebied in nieuwe groenvoorzieningen kan worden voorzien.

Zienswijze:

Open polderlandschap gaat verloren.

Reactie op zienswijze:

Met de aanleg van de beperkte stadsuitbreiding en van de groenvoorzieningen zal het landschap veranderen. De openheid van de huidige landbouwgebieden zal afnemen. Sommige gedeelten zullen een meer intieme inrichting krijgen, andere delen een half open of open karakter. Bij de aanleg zullen de bestaande landschapskenmerken zorgvuldig worden ingepast.

Zienswijze:

Unieke cultuurhistorische dijkenstructuur wordt aangetast.

Reactie op zienswijze:

Uitgangspunt is dat de dijkstructuur op het eiland blijft bestaan en soms zelfs wordt hersteld.

Voor nieuwe plannen is de aanwezigheid van deze structuur een belangrijk uitgangspunt, zoals vermeld in de passage over de cultuurhistorische hoofdstructuur in paragraaf 9.2.

Zienswijze:

Als maximale hoogte voor bebouwing in Zuidpolder wordt 15 m gesteld. Dit zou lager moeten zijn, niet hoger dan een normale dijkwoning.

Reactie op zienswijze:

Met de aangegeven hoogten in de stad wordt een zoneringsplan in de stad beoogd, waarbij aan de rand van de stad de bebouwing de laagste hoogte heeft. Het betreft een maximale hoogte als richtlijn. De definitieve hoogte wordt in het bestemmingsplan vastgelegd, deze kan ook lager worden vastgesteld met accenten tot maximaal 15 meter.

Zienswijze:

De Zuidpolder wordt alleen gebouwd om geld te verdienen.

Reactie op zienswijze:

Een belangrijk uitgangspunt voor de Structuurvisie is de versterking van de economie en verbetering van het vestigingsklimaat voor bedrijven en bewoners. Beide opgaven hangen nauw met elkaar samen. Bedrijven vestigen zich op locaties waar het goed wonen is voor het personeel, maar ook voor de staf van het bedrijf. Het voorzien in de aanleg van rustige groene woonmilieus is daarbij een belangrijk onderdeel.

Met de bouw in een lage dichtheid en veel ruimte voor groen, voor de bewoners, maar ook voor de omgeving, wordt niet de maximale grondopbrengst bereikt, maar wel het maximale economische effect voor de stad en haar inwoners.

Zienswijze:

Zuinig zijn op landbouwgrond, kansen voor gewassen voor energievoorziening.

Reactie op zienswijze:

Dordrecht wil ook ruimte bieden aan de groep hogere inkomens, die een rustig en groen woonklimaat zoeken. Vanuit oogpunt van landbouw betreft het een kleine locatie. Het verdwijnen van de landbouw in de Zuidpolder heeft daarmee slechts een zeer marginaal effect.

Bovenpolder: project na Zuidpolder of reservelocatie?

Zienswijze:

In de Structuurvisie wordt de Bovenpolder zowel als reservelocatie genoemd als een project aansluitend aan de Zuidpolder.

Reactie op zienswijze:

Voorgesteld wordt de tekst in de ontwerp Structuurvisie op dit onderdeel aan te passen; mede naar aanleiding van de ingebrachte punten van de adviescommissie. De Bovenpolder is, liggend in het overgangsgebied tussen stad en land binnen de verstedelijkingscontour, wellicht op de lange termijn beschikbaar voor extensieve nieuwe functies, waarbij aansluiting bij het bestaande landschap voorop staat.

Gezien ook de beperkte planhorizon van 2020 van de Structuurvisie zal de Bovenpolder in de Structuurvisie niet meer als project worden benoemd. Voorstellen over concrete bestemmingswijzigingen voor de Bovenpolder worden dan ook in deze Structuurvisie- periode niet meer gedaan.

Cultuurhistorische gebiedskwaliteiten

Zienswijze:

Meer aandacht voor polyvalentie en multifunctionaliteit van landschappen, minder snel grondverzet toepassen, beter de microreliëfkenmerken en structuur ondergrond in stand houden. Meer aandacht voor cultuurhistorische gebiedskwaliteiten, kreekrestanten, boomgaarden.

Reactie op zienswijze:

Hoewel de Structuurvisie zich niet op het detailniveau van de specifieke microreliëfkenmerken beweegt, wordt al in de Structuurvisie onderschreven dat handhaving van de landschapskenmerken het uitgangspunt is. Voorgesteld wordt de tekst hierop aan te scherpen.

Behoud verlaten karakter

Zienswijze:

Langs de Nieuwe Merwede dient een brede strook met een verlaten karakter te worden behouden; Bovenpolder beter niet bebouwen, of alleen met door opgaand groen omsloten bebouwing.

Reactie op zienswijze:

Sinds jaar en dag wordt dit onderkend. Daarom is ook in alle plannen de verstedelijkingscontour op de Wioldrechtse Zeedijk en het verlengde van de Bildersteeg gelegd, zodat ook ter hoogte van de Kop van 't Land altijd nog een brede strook van anderhalve kilometer open blijft. Bovendien wordt de Bovenpolder niet meer als project opgenomen. Hiermee wordt voldoende afstand tussen stad en rivier gelaten om te spreken van een robuuste groene zone.

(Alternatieve) woningbouwlocaties

Zienswijze:

De dure woningen kunnen ook elders in Dordrecht worden gebouwd, bijvoorbeeld in Stadswerven.

Reactie op zienswijze:

Ook op locaties als Stadswerven zullen veel dure woningen worden gebouwd. Het betreft hier echter overwegend appartementen en stadswoningen in een levendig stedelijk woonmilieu. De woningbouw in de Zuidpolder is bedoeld voor mensen die een rustig en groen woonklimaat zoeken. De locatie Zuidpolder is in Dordrecht en zelfs in de Drechtsteden, de enige locatie waar een hoogwaardig, landelijk en groen woonmilieu van enige omvang gebouwd kan worden. In de omliggende gemeenten zijn geen buitenlocaties waar gebouwd kan (of mág, in verband met regels over bouwen in het Groene Hart) worden.

Zienswijze:

Dordrecht-west: gemengde woonwijken werkt niet. Lage inkomens uit Dordt-west verwijzen naar buitenwijken in de regio. Nieuwe lage inkomens niet werven in Dordt.

Reactie op zienswijze

Gemengde woonwijken werken wel. De gemeente zet zich in om in de wijken in Dordrecht-west een grotere menging tot stand te brengen, zodat hier niet alleen de allerlaagste inkomens zullen wonen, maar ook de middengroepen. Tot nu toe heeft dit beleid succes, gezien de stijgende waarderingscijfers voor de wijken Oud Krispijn en Wielwijk.

Hier staat tegenover dat in andere wijken zoveel mogelijk de sociale sector in stand wordt gehouden en dat op de grote uitleglocaties in Hendrik Ido Ambacht, Papendrecht en Sliedrecht 30 procent van de nieuwbouw sociaal is. Hiermee wordt bereikt dat er ook voor de lagere inkomens keuzemogelijkheden zijn, en voorkomen wordt dat zij alleen op eenzijdige wijken zijn aangewezen.

Zienswijze:

Er zijn geen alternatieven voor de locatie Zuidpolder onderzocht.

Reactie op zienswijze:

Binnen Dordrecht is binnen de verstedelijkingscontour de Zuidpolder de enige beschikbare locatie om op deze schaal te voorzien in een 'rustig en groen' woonmilieu. Andere locaties zijn wel geschikt voor dure woningen, maar vormen daarmee nog niet het beoogde woonmilieu.

Ook de Commissie voor de PlanMER acht dit in het haar toetsingsadvies aannemelijk.

Zienswijze:

Er is niet uitgegaan van een integrale aanpak in de besluitvorming, er is niet aangegeven hoe resultaten van de MER zijn verwerkt; waarom is niet gekozen voor meest milieuvriendelijke alternatief.

Reactie op zienswijze:

De MER is opgesteld om de keuzes uit de Structuurvisie te beoordelen. Daar er geen andere soortgelijke locaties als de Zuidpolder beschikbaar zijn voor dure woningbouw, zijn geen alternatieven voorgelegd. Het alternatief 'niet bouwen' voorziet niet in de gewenste woningbouw in een rustig groen woonmilieu. Wel is er voor gekozen naar een uitwerking te zoeken, waarbij geen sprake is van een zorgvuldige inpassing van de dijkenstructuur en wel sprake is van veel extra ruimte voor groen en recreatie.

Infrastructuur, ontsluiting oostelijke stadsdelen

Zienswijze:

Meer mensen betekent meer auto's, dat betekent meer milieuverontreiniging.

Luchtvervuiling en lawaai nemen toe.

De Provincialeweg is al overbelast.

Bezorgdheid over aantasting van het landschap door de aanleg van een zuidelijke ontsluitingsweg.

Reactie op zienswijze:

In Stadspolders staan ca. 7.600 woningen, in Dubbeldam ongeveer 4.400. Met de projecten Visserstuin en De Hoven zijn daar ongeveer 500 woningen aan toegevoegd. Tegelijk is er sprake van toegenomen autobezit en autogebruik bij de huidige bewoners van Dubbeldam en Stadspolders. Dit alles bij elkaar heeft tot gevolg dat er ook nu al extra verkeersmaatregelen nodig zijn om de opstoppingen op de Provincialeweg en op de aansluiting Groene Zoom/Hastingsweg tegen te gaan. Een nieuw project in de Zuidpolder zou daar een vrij marginaal aantal van enige honderden woningen aan toevoegen.

Mogelijkheden zijn in principe extra maatregelen aan de Provincialeweg of het voorzien in een extra ontsluitingsweg aan de zuidkant van Dubbeldam, aan te sluiten op de N3 via de Overkampweg of via de Copernicusweg. Intussen is uit modelstudies gebleken dat een zuidelijke ontsluitingsweg onvoldoende effect zal hebben op de opstoppingen op de Provincialeweg. Om die redenen is er voor gekozen om de oplossingen te zoeken in aanpassingen aan de Provincialeweg en de omliggende aansluitingen. Voor eventuele woningbouw in de Zuidpolder is een voorwaarde dat de verkeersproblematiek op de Provincialeweg is opgelost.

Met een betere doorstroming van het verkeer zal ook de aantasting van de luchtkwaliteit worden beperkt. Aangenomen kan worden dat met de toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van een relatief beperkte toevoeging van woningen in de Zuidpolder per saldo afgezet tegen positief milieueffect van een betere doorstroming per saldo niet zal leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit langs de provinciale weg. Wat verkeerslawaai betreft heeft een verkeerstoename als gevolg van woningbouw in de Zuidpolder weinig effect op de toename van het lawaai.

Het verkeerslawaaï zal binnen de daarvoor geldende wettelijke grenswaarden moeten blijven. Bij overschrijding moeten hiervoor passende maatregelen worden getroffen.

Streekplan Zuid-Holland Zuid

Zienswijze:

In het Streekplan staat de Zuidpolder genoemd als bestemming voor landbouw.

Reactie op zienswijze:

In het Streekplan staat onder andere vermeld:

'In het oosten bepalen de Merwelanden/Nieuwe Merwede de contour; een vrij scherpe begrenzing door enerzijds de realiteit van de rivier en anderzijds de groene kwaliteiten en de aanwezige 380 kV hoogspanningsleiding;

In het zuiden/zuidoosten vormt de Wioldrechtse Zeedijk de uiterste bebouwingsgrens. De Zeedijk vormt op zich al een harde structuur; deze wordt nog versterkt door de bestemming van de Polder de Biesbosch in het Strategisch Groenproject Eiland van Dordrecht. 'Voor de landbouw blijven twee deelgebieden gehandhaafd: de Polder de Biesbosch en de Zuidpolder. In deze akkerbouwpolders zullen de productieomstandigheden ongewijzigd goed (moeten) blijven. Deze polders die tegen de Biesbosch aan liggen, hebben een hoge landschappelijke waarde.'

Bedoeld wordt, dat de Wioldrechtse Zeedijk de uiterste bebouwingsgrens vormt. Onder deze grens worden in het gebied van het Strategisch Groenproject twee gebieden voor landbouw aangewezen. Zoals uit de plankaart blijkt gaat het om de Polder de Biesbosch en de Zuidpunt (tegen de spoorlijn). Foutief wordt hier de Zuidpolder genoemd, zoals ook blijkt uit het besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland met betrekking tot het bestemmingsplan "Belthurepark en omgeving":

"Met betrekking tot het streekplan merken wij het volgende op. In de beschrijving van het streekplan is aangegeven dat de Polder de Biesbosch en de Zuidpolder voor de landbouw gehandhaafd blijven. Dat is in strijd met de streekplankaart waarin Polder de Biesbosch en de Zuidpunt zijn aangeduid als Agrarisch gebied met natuur- en landschapswaarden en de Zuidpolder is gelegd binnen de verstedelijkingscontour van de Drechtsteden en aangeduid is als Stads- en dorpsgebied - gewent. Gelet hierop zien wij voldoende grond om af te wijken van de beschrijving van het streekplan."

Zienswijze:

- De onderzoeken op het gebied van wonen deugen niet.
- Verhuisonderzoek is door het gemeentelijk onderzoeksbureau zelf verricht en daarmee niet onafhankelijk. De uitkomst stond vooraf al vast. Onderzoek 2005 was verouderd, pas daarna nieuwe woningen op de markt.
- Aandeel verhuisde mensen met een hoger inkomen is een te kleine doelgroep voor statistische conclusies.
- Het Woonbelevingsonderzoek is mede gefinancierd door ontwikkelaars en daarmee niet onafhankelijk.
- De bronbestanden van het Woonbelevingsonderzoek zijn niet beschikbaar.

Reactie op zienswijze:

De gemeente is van oordeel dat de onderzoeken op een verantwoorde wijze hebben plaats gehad. De gemeenten en de ontwikkelaars hebben wel overleg over welke zaken dienden te worden onderzocht. De onderzoekers hebben onafhankelijk hun onderzoek kunnen verrichten volgens de daarvoor geldende standaarden, zonder dat de gemeente of de ontwikkelaars invloed hebben gehad op de uitkomsten. Gezien de concurrentiegevoeligheid en privacygevoeligheid zijn de bronbestanden van het Woonbelevingsonderzoek niet openbaar.

Zienswijze:

In de PlanMER is niet getoetst aan de Vogelrichtlijn en aan Natura 2000.

Reactie op zienswijze:

In de PlanMER is gekeken naar de effecten van de voorgenomen plannen op Natura 2000 of de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Daarbij is gesteld dat de beoogde ontwikkelingen binnen het stedelijk gebied geen gevolgen hebben voor Natura 2000 of de PEHS.

In antwoord hierop acht de Commissie voor de PlanMER het in ieder geval aannemelijk dat vooral de realisatie van de beoogde jachthavens effecten hebben op het Natura 2000 gebied de Biesbosch. De inschatting in het MER dat jachthavens gerealiseerd kunnen worden zonder significante gevolgen voor het Natura 2000 gebied, acht de Commissie niet onderbouwd en niet waarschijnlijk.

Speelvoorzieningen

Zienswijze:

Een aantal insprekers pleit voor voldoende speelvoorzieningen voor kinderen in de wijken.

Reactie op zienswijze:

In de ontwerp Structuurvisie onderkennen we het belang van voldoende speelvoorzieningen in de wijken. Daarom hebben we voor de onderscheiden leefmilieus *suburbaan, rustig groen, stadswijk, rustig stedelijk, levendig stedelijk* en *centrum* in het kader van groen en openbare ruimte een speelnorm opgenomen voor buurtrecreatief gebruik van 10 m² per woning. In de ontwerp Structuurvisie wordt ingezet op de ontwikkeling van zogenaamde 'kindlinten'; routes waarlangs kinderen zelfstandig, veilig en prettig naar allerlei opvang-, onderwijs- en vrijetijdsvoorzieningen kunnen lopen en/of fietsen.

Project Nieuwe Biesbosch

Zienswijze:

Bezwaar tegen het Strategisch Groenproject (Nieuwe Dordtse Biesbosch), omdat hiermee het open landschap wordt aangetast. Met het oog op de gewenste rustige omgeving moeten er niet twee, maar slechts één recreatief knooppunt komen, bij voorkeur aan de kant van Sterrenburg en niet de 'Knoop in 't land'.

Er moet meer groen komen en meer paden worden aangelegd, om de nog aanwezige landschapselementen beter te kunnen beleven.

Minder natte natuur binnen de dijk, Biesbosch-natuur binnen SGP- gebied heroverwegen, deze is niet logisch in een binnendijks gebied.

Reactie op zienswijze:

Bij de ontwikkeling van het Strategisch Groenproject (nieuwe naamgeving in ontwerp Structuurvisie: project Nieuwe Dordtse Biesbosch) wordt terdege rekening gehouden met de landschappelijke kwaliteiten van het Eiland van Dordrecht. Met dit doel is een Beeldkwaliteitplan opgesteld, dat gelijktijdig met het voorontwerp bestemmingsplan ter visie ligt.

De beide recreatieve knooppunten binnen het Strategisch Groenproject krijgen ieder een eigen karakter en voorzien in een grote behoefte vanuit de stad en de regio aan mogelijkheden voor recreatie in het buitengebied. Naast de recreatieve knooppunten blijven er voldoende mogelijkheden om te genieten van de rust en de ruimte in het buitengebied. Met dit doel worden groenstructuren ontwikkeld en paden aangelegd.

Een belangrijk doel van het Strategisch Groenproject is om een robuuste ecologische verbinding te realiseren tussen de Dordrechtse Biesbosch en de Sliedrechtse Biesbosch. Met dit doel wordt natte natuur gerealiseerd op het Eiland van Dordrecht.

8 Wijzigingsvoorstellen

Onderstaand treft u overzicht van de wijzigingsvoorstellen voor de Structuurvisie Dordrecht 2020 treft u aan.

Businesscase westelijke Dordtse oever

In de ontwerp Structuurvisie wordt geen melding gemaakt van de discussie over de opvang van het bovenregionaal bedrijventerrein Hoeksche Waard. Wel wordt in het kader van de Dordtse Kil IV gewezen op businesscase het Havenbedrijf Rotterdam naar de ontwikkeling van Dordtse Kil IV als nat bedrijfterrein, met insteekhaven voor kadegebonden bedrijvigheid. De businesscase is daarbij in het hoofdstuk over de uitvoeringsstrategie eveneens opgenomen als één van de uitwerkingsopgaven. De rapportage over uitkomsten van de businesscase is tijdens de inspraakperiode voor de ontwerp Structuurvisie opgeleverd en in het college behandeld. Op basis van de uitkomsten is door het college besloten om af te zien van een natte ontwikkeling van Dordtse Kil IV, aangezien een waterontsluiting slechts met een grote onrendabele top ontwikkeld kan worden en er geen positieve effecten zijn te verwachten op de economische ontwikkeling van Dordrecht en de regio.

Tekstwijziging paragraaf 6.2. en 11.2:

Samen met het Rijk wordt momenteel gewerkt aan een nieuwe businesscase Westelijke Dordtse Oever', als mogelijk alternatief voor het eerder geplande bovenregionale bedrijventerrein Hoeksche Waard. Gelet op de mogelijke ruimtelijke consequenties, is deze businesscase opgenomen in de Structuurvisie.

Hoogbouw

Op de zoneringskaart hoogbouw (paragraaf 9.2) moet de geplande hoogbouw op de Galileolocatie (woontoren van 65 meter) worden aangegeven. Dit wijkt af de in de in ontwerp Structuurvisie opgenomen richtlijnen voor large hoogbouw (tot 50 meter) op deze locatie.

Wijzigingsvoorstel zoneringskaart paragraaf 9.2:

Op de zoneringskaart voor de Galileolocatie een ten opzichte van het hoogbouwbeleid afwijkende hoogte aangeven van 65 meter.

Richtlijn 10 m² buurtrecreatief gebruik (paragraaf 3.3 en 9.3)

Uitgangspunt speelruimte dient nadrukkelijk beschouwd te worden als een streefwaarde en niet als een normstelling, met differentiatie naar type leefmilieu.

Tekstvoorstel paragraaf 3.3:

"Bij herstructurering, herinrichting of nieuwbouw geldt de streefwaarde dat er 10 m² speelruimte per woning voor 'buurtrecreatief gebruik' moet zijn. Bij de toepassing van deze streefwaarde wordt rekening gehouden met het type leefmilieu."

Wijzigingsvoorstel paragraaf 9.3:

Richtlijnen m.b.t. groen en openbare ruimte worden voor de leefmilieus daar waar dit van toepassing is op deze nuancering aangepast.

Bovenpolder

In de ontwerp Structuurvisie wordt de Bovenpolder in één lijn met de Zuidpolder benoemd als locatie voor luxe woningbouw in Dordrecht. Naar aanleiding van de ingebrachte punten door de adviescommissie door de gemeenteraad op 18 maart 2008 stellen voor om de Bovenpolder niet op te nemen als project in het kader van de Structuurvisie Dordrecht 2020

De Bovenpolder is, liggend in het overgangsgebied tussen stad en land binnen de verstedelijkingscontour, wellicht op de lange termijn beschikbaar voor extensieve nieuwe functies, waarbij aansluiting bij het bestaande landschap voorop staat. Gezien ook de beperkte planhorizon van 2020 zal de Bovenpolder in de Structuurvisie niet meer als project worden benoemd. Voorstellen over concrete bestemmingswijzigingen voor de Bovenpolder worden dan ook niet meer gedaan.

Wijzigingsvoorstel:

Voorgesteld wordt om de teksten in de ontwerp Structuurvisie op dit onderdeel aan te passen; mede naar aanleiding van de ingebrachte punten van de adviescommissie van de gemeenteraad.

Spreiding van voorzieningen

Door de adviescommissie van de gemeenteraad van evenwichtige verdeling en spreiding van sociale voorzieningen in de wijken. Wij stellen voor hierover een aparte tekst voor op te nemen de Structuurvisie.

Tekstvoorstel paragraaf 3.3.:

"Over de spreiding van voorzieningen voor bijzondere doelgroepen, waarvan verwacht mag worden dat ze extra druk kunnen leggen op de leefbaarheid in buurten en wijken, zijn in de regio afspraken gemaakt. Deze afspraken zijn vastgelegd in notitie 'Ieder zijn deel: Handreiking Wmo- proeftuin Drechtsteden, gespreide huisvesting en zorg bijzondere groepen Drechtsteden'. Daarbij is tussen de gemeenten in de regio Drechtsteden een convenant gesloten over de spreiding. Bij de spreiding wordt gelet op de draagkracht in de wijk voor een bepaalde voorziening. Belangrijke randvoorwaarde bij de locatieaanwijzing van (overlastgevende) voorzieningen is dat gewerkt wordt aan het draagvlak in de wijk zelf."

Verbetering verkeersontsluiting oostelijke stadsdelen

In de ontwerp Structuurvisie (paragraaf 7.4 "ontsluiting oostelijke stadsdelen") wordt voorgesteld om nader onderzoek te doen naar de ontsluitingsstructuur voor de oostelijke stadsdelen, lettende op het feit dat de capaciteit van de Provincialeweg in de ochtend- en avondspits tegen zijn grenzen aanloopt. Tijdens de inspraakperiode op de ontwerp Structuurvisie zijn verschillende varianten onderzocht.

De onderzochte varianten van nieuwe infrastructuur (verlengde Copernicusweg, verlengde Overkampweg als rondweg Dubbeldam of om Sterrenburg heen) bieden alle drie geen alternatief voor de Provincialeweg. Alle drie de routes zijn voor verreweg de meeste bewoners van dit stadeel (Stadspolder, Dubbeldam, De Hoven e.a. wijken) onaantrekkelijk. In het geval gekozen wordt voor deze drie varianten blijft de verkeersafwikkeling op de Provincialeweg onder de maat en moet in de capaciteit van de weg geïnvesteerd worden.

De voorkeur gaat dan ook uit naar het aanpassen van de bestaande infrastructuur. Dit betekent dat er capaciteitsverruimende maatregelen aan en op de Provincialeweg noodzakelijk zijn. Hierbij moet gedacht worden aan extra rijstroken en de aanpassing van de kruispunten. De exacte maatregelen moeten nog uitgewerkt worden. Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal verliesuren (aantal auto's in de file maal de wachttijd in de file) met minimaal de helft wordt gereduceerd.

Tekstvoorstel paragraaf 7.4:

"Gelet op de verbetering van de ontsluitingsstructuur voor de oostelijke stadsdelen gaat de voorkeur uit naar het aanpassen van de bestaande infrastructuur. Dit betekent dat er capaciteitsverruimende maatregelen aan en op de Provincialeweg noodzakelijk zijn. Hierbij moet gedacht worden aan extra rijstroken en de aanpassing van de kruispunten."

Uitvoeringsstrategie (hoofdstuk 11)

Ambtshalve worden nog enkele wijzigingen voorgesteld met betrekking tot hoofdstuk 11. De aanvullingen betreffen een nadere verduidelijking/ uitleg van het sturingsinstrumentarium dat de gemeente ter beschikking staat bij de uitvoering van de ontwikkelingsstrategie (paragraaf 11.3). De wijzigingen worden overgenomen in de ontwerp Structuurvisie.

Wijzigingsvoorstellen PlanMER:

Gemeente Papendrecht:

Op de risicokaart van de PlanMER (pag. 80) is de locatie van de LPG-opslag verkeerd aangegeven. LPG-opslag vindt plaats bij het BP-station aan de Ketelweg 61. Ook is op de kaart Stork Fokker niet meegenomen als BRZO-bedrijf.

Gasunie:

In figuur B3.10 "Externe veiligheid" is zowel de aanwezige aardgastransportleiding als de toekomstige hoofdaardgastransportleiding aangegeven. Laatste genoemde leiding is in de legenda aangeduid als regionale gasleiding. Om meer recht te doen aan deze leiding is de benaming veranderd in hoofdaardgastransportleiding.

Bovenstaande opmerkingen leiden op de aangegeven onderdelen tot aanpassing van de PlanMER bij de (ontwerp) Structuurvisie.