



Aan
de gemeenteraad

Gemeentebestuur
Spuiboulevard 300
3311 GR DORDRECHT

Datum 17 september 2013
Ons kenmerk SO/1069673
Begrotingsprogramma Ruimtelijke ordening
Betreft Structuurvisie Dordrecht 2040

Samenvatting

De structuurvisie is geactualiseerd. Er zijn zeven zienswijzen ingediend, die leiden tot kleine aanpassingen. De geactualiseerde structuurvisie is nu gereed voor besluitvorming.

1. Wat is de aanleiding?

De gemeenteraad heeft op 17 april 2012 ingestemd met de thema's waarop de Structuurvisie Dordrecht 2020 wordt geactualiseerd. Hierna zijn discussies georganiseerd met partners uit de stad en heeft op 5 september 2012 een themabijeenkomst met de raad plaatsgevonden over de grotere veranderingen. Daarna is gewerkt aan het opstellen van de ontwerp Structuurvisie. Op 29 mei 2013 heeft het college de ontwerp Structuurvisie Dordrecht 2040 vrijgegeven voor inspraak. Hierover hebt u een raadsinformatiebrief met de conceptvisie ontvangen. Vanaf 30 mei tot en met 10 juli 2013 heeft de ontwerp Structuurvisie ter inzage gelegen en is eenieder (inwoners en andere belanghebbenden) in de gelegenheid geweest een zienswijze in te dienen.

2. Wat willen we bereiken?

De huidige structuurvisie is vastgesteld in april 2009. Sindsdien is er veel veranderd en er is sprake van een nieuwe economische werkelijkheid. De wijze waarop steden in de toekomst ontwikkeld worden is structureel gewijzigd en ook de gemeentelijke rol in stadsontwikkeling is veranderd. Deze nieuwe rol wordt in de Structuurvisie verankerd.

Daarnaast willen we een actuele structuurvisie die past bij de nieuwe ontwikkelstrategie, waarin het uitnodigen om te komen tot initiatief vanuit de stad centraal staat. Dit verleiden gebeurt door middel van het profiel, waarin de kwaliteiten van Dordrecht beschreven worden.

Omdat naast het verleiden ook behoefte is aan regels, zijn de toetsingskaders in de leefmilieus geactualiseerd. Ook hierin wordt gezocht naar een balans tussen hetgeen echt geregeld moet worden (bijvoorbeeld veiligheidsafstanden vanaf risicobronnen) en ruimte om initiatieven en ontwikkelingen los te maken.

In de stedelijke agenda zijn de projecten opgenomen waaraan (tot 2020) extra gewerkt wordt door de gemeente zelf, omdat deze een taak van de gemeente zijn (bijvoorbeeld veiligheid of bereikbaarheid) of als aanjager of vliegwiel meerdere gewenste ontwikkelingen in gang kunnen zetten.

3. Wat gaan we daarvoor doen?

Inhoudelijk belangrijke wijzigingen

Bij het opstellen van de nieuwe structuurvisie is gebruik gemaakt van de vastgestelde visie uit 2009. Het tijdsbeeld destijds was er een van hoogconjunctuur, met bouwontwikkeling in een hoog tempo. De visie op de

Datum 17 september 2013
Ons kenmerk SO/1069673

kwaliteiten van Dordrecht (Stad aan de Biesbosch, Hollandse Waterstad, Stad aan Europese Corridors) is nauwelijks veranderd. Dit zijn nog steeds belangrijke elementen die het profiel van Dordrecht bepalen. Hieraan zijn samen stad (het sociale profiel), historische stad en moderne voorzieningenstad aan toegevoegd. Er is hier, aansluitend bij de besluitvorming van *richting kiezen*, voor gekozen het aantal te ontwikkelen stedelijke knooppunten terug te brengen.

De ontwikkelstrategie is de belangrijkste wijziging. Niet langer wordt uitgegaan van een overheid die overal het initiatief op neemt, maar juist tracht ruimte te scheppen aan anderen om tot gewenste ontwikkelingen (binnen de toetsingskaders van de leefmilieus) te komen. In de agenda staan de onderwerpen benoemd waar de gemeente op korte termijn (grootweg tot 2020) actief initiatief op neemt. De agenda richt zich op het op orde hebben van de randvoorwaarden voor een evenwichtige en toekomstbestendige ontwikkeling van de stad en de aantrekkelijkheid van de stad. De stedelijke agenda zal regelmatig moeten worden geactualiseerd, dit kan ook zonder de rest van de structuurvisie aan te moeten passen.

a. Inspraak en communicatie

Voor de zomer heeft de structuurvisie ter inzage gelegen. Er zijn zeven zienswijzen ingediend. De ingebrachte zienswijzen zijn in bijgevoegde nota van beantwoording opgenomen en daar waar nodig voorzien van beantwoording en wijzigingsvoorstellen op het ontwerp. De nota geeft de letterlijke teksten van de zeven ingediende zienswijzen weer.

De structuurvisie die bij dit voorstel is gevoegd, is een pdf. Er wordt gewerkt aan een website, die uiteindelijk het communicatiemiddel van de structuurvisie zal worden. Het doel hiervan is op een moderne en interactieve manier te trachten de kwaliteiten van Dordrecht te tonen en daarmee initiatieven die de ontwikkeling van Dordrecht helpen te stimuleren.

Na vaststelling van de structuurvisie zal er vanuit de nieuwe ontwikkelstrategie actief gezocht worden naar nieuwe initiatiefnemers uit de stad die kunnen helpen bij de toekomstige ontwikkeling van Dordrecht.

b. Vervolgtraject besluitvorming

Na behandeling en vaststelling van de structuurvisie door de gemeenteraad is het besluitvormingstraject afgerond.

c. Inclusief beleid

Niet van toepassing.

4. Wat mag het kosten?

Het toegekende budget voor de actualisatie van de structuurvisie is in de jaarrekening van 2012 als positief resultaat vrijgevallen (circa € 30.000,--). In 2013 zijn beperkt kosten gemaakt, voornamelijk voor de ambtelijke uren. Deze zullen leiden tot een kleine overschrijding op het exploitatiebudget van Stadsontwikkeling.

5. Fatale beslisdatum

Er is geen fatale beslisdatum.

Datum 17 september 2013
Ons kenmerk SO/1069673

6. Bij dit raadsvoorstel horen de volgende bijlagen:

0. ontwerp besluit
1. Structuurvisie Dordrecht 2040 [versie september 2013]
2. Nota van Beantwoording Zienswijzen

7. Voorstel

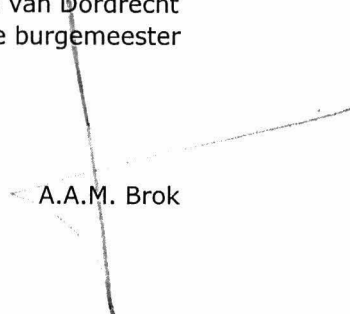
Wij stellen u voor:

1. kennis te nemen van de ingediende zienswijzen en de Nota van beantwoording;
2. de structuurvisie Dordrecht 2040 vast te stellen.

Het college van Burgemeester en Wethouders van Dordrecht
de secretaris de burgemeester



M.M. van der Kraan



A.A.M. Brok

Nota van Beantwoording zienswijzen Ontwerp Structuurvisie Dordrecht 2040

Deze bijlage maakt deel uit van het raadsvoorstel tot vaststelling van de Structuurvisie Dordrecht 2040. In deze bijlage is een beoordeling van de inkomens zienswijzen opgenomen.

De ontwerp Structuurvisie heeft van 29 mei 2013 tot en met 19 juli 2013 voor een ieder ter inzage gelegen en op 26 juni 2013 is een inloopavond hierover georganiseerd. Over de concept structuurvisie zijn 7 schriftelijke zienswijzen ingediend, 5 per brief en 2 per e-mail. Vanwege de Wet bescherming persoonsgegevens zijn geen namen van personen genoemd. Alle ingediende zienswijzen waren op tijd en daarmee ontvankelijk.

Behandeling zienswijzen

Zienswijze 1. NV Nederlandse Gasunie

Ik heb het plan doorgenomen. Het plan geeft ons in dit stadium geen aanleiding tot het plaatsen van opmerkingen. Bedankt voor het toezenden.

Beantwoording:

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van de Structuurvisie.

Zienswijze 2. Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat dient geen zienswijze in tegen uw ontwerpstructuurvisie 2040.

Ons enige verzoek is dat u vroegtijdig met Rijkswaterstaat in overleg treedt bij (de uitwerking van) ideeën/plannen die een relatie hebben met de rijkswegen (A16 en N3) en de rijkswateren (Merwedde, Dordtsche Kil, Oude Maas, Hollandsch Diep, Wantij, Biesbosch) die bij ons in beheer zijn.

U noemt bijvoorbeeld op pag. 26 dat "er op termijn kansen liggen om door middel van (recreatieve) ontwikkelingen langs de A16 aan de zuidzijde van het eiland, de Biesbosch bereikbaar te maken voor bezoekers van buiten de stad en regio." Mocht deze kans zich daadwerkelijk voordoen dan worden wij graag in een vroeg stadium betrokken.

Daarnaast vermeldt u op pagina 29 onder 7.1 'Externe veiligheid' dat "de N3 tussen de Wantijbrug en de aansluiting met de A16 het karakter krijgt van een autosnelweg." Het is mij niet geheel duidelijk wat u met 'het karakter' bedoelt in deze. Ik wil u erop wijzen dat de N3 een autoweg is en dat er vooralsnog geen plannen zijn deze weg op te waarderen naar een autosnelweg.

Beantwoording en voorstel:

Met de opmerking "karakter van een autosnelweg" werd beoogd de verbeterde doorstroming te omschrijven. Dit roept echter verwarring op. Bedoeld wordt dat door een andere aansluiting met de A16 kruisende verkeersbewegingen voorkomen worden. Daardoor ontstaat een betere doorstroming en minder kans op ongelukken, waardoor de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen op de N3 kleiner wordt.

De tekst wordt als volgt gewijzigd:

Door de aanpassing van de aansluiting N3/A16 verbeterd door de doorstroming en worden kruisende verkeersbewegingen voorkomen. Hiermee wordt de kans op ongelukken met gevaarlijke stoffen verkleind en kan de risicocontour worden gereduceerd.

Zienswijze 3: Veiligheidsregio Zuid-Holland-Zuid

De structuurvisie biedt op globaal niveau mogelijkheden voor het beheersen van EV-risico's. Het is de eerste 'laag' in de ruimtelijke ordening waar EV aandacht krijgt. Het is de mogelijkheid om voor de lange termijn ruimtelijk scheiding aan te brengen en te blijven onderhouden tussen EV-risicobronnen en andere ruimtelijke ontwikkelingen. Dit gebeurt door voor belangrijke transportassen van gevaarlijke stoffen of bedrijventerreinen voor Bevi-inrichtingen ruimte beschikbaar te houden. In uw plan is hiervan sprake door het vastleggen van ruimte voor de zogeheten dedicated goederenspoorlijn tussen Kijfhoek en de Moerdijkbrug en voor de mogelijke verbreding van de A16 op Dordts grondgebied.

Als inspraakreactie wil ik u vragen de volgende aanvullingen in overweging te nemen:

Deel 2: Toetsingskaders, Leefmilieus

Industrieterrein, richtlijn Milieu

*Voor Staart-Oost geldt dat nieuw vestiging eveneens niet mogelijk is vanwege de ligging tegenover de woonwijk Merwepolder. Uitbreiding van de bestaande vestiging is onder voorwaarden (**o.a. geen toename groepsrisico**) mogelijk.*

Beantwoording en voorstel:

Deze aanvulling wordt overgenomen. De tekst wordt als volgt gewijzigd:

Voor Staart-Oost geldt dat nieuw vestiging eveneens niet mogelijk is vanwege de ligging tegenover de woonwijk Merwepolder. Uitbreiding van de bestaande vestiging is mogelijk onder voorwaarden de voorwaarde dat het groepsrisico in de woonwijk niet toeneemt.

Groen en recreatie, richtlijn Milieu

Intensieve recreatie in het gebied oostelijk van de N3 en ten noorden van het Wantij is pas mogelijk na dat een tweede (calamiteiten)ontsluiting voor dit gebied is gerealiseerd.

Beantwoording en voorstel:

De oorspronkelijke tekst richt zich enkel op risico's op sportterreinen vanaf de Staart. Er zal een passage worden toegevoegd over het recreatiegebied op de Staart. De tekst wordt als volgt gewijzigd:

Intensieve recreatie dicht langs de N3 moet voorkomen worden vanwege risico's van de route gevaarlijke stoffen. Daarbij moeten de effecten op het groepsrisico meegenomen worden in de afweging.

Ook in het recreatiegebied de Merwelanden zal bij nieuwe initiatieven voor recreatieve activiteiten de activiteit beoordeeld worden op de effecten op de beheersbaarheid en zelfredzaamheid.

Zienswijze 4. Fietsersbond Dordrecht

Allereerst doet het ons deugd dat u een evenwichtige afweging wilt maken op het gebied van duurzaamheid gelet op de thema's people, planet en profit.

Daarnaast is het prettig om te constateren dat er het afgelopen jaar in Dordrecht een discussie is gestart over de rol van de fiets. Hier is door veel organisaties aan meegedaan. Zo werd al geconstateerd dat een van de indicatoren van een gezonde stad ook te herleiden is tot het gebruik van de fiets, zoals duidelijk werd gesteld tijdens het Duurzaamheidscafé over de fiets in februari jl.

Mede op grond hiervan treft u hieronder adviezen aan die erop zijn gericht Dordrecht een gezonde vitale stad te laten worden. We volgen daarbij de indeling van de Ontwerp Structuurvisie. In de Ontwerpvisie wordt in hoofdstuk 5 een aantal trends en ontwikkelingen geschetst die volgens u het meest relevant zijn. In onze ogen ontbreken er verschillende trends die juist van belang zijn.

Beantwoording:

Bij de trends is ervoor gekozen deze te beperken tot de algemene trends die een invloed hebben op stedelijk niveau en stedelijke ontwikkelingen.

1. Verstedelijking.

Het aantal mensen dat om verschillende redenen in de stad gaat wonen neemt mondiaal toe. Dit zal ook voor Dordrecht gelden en heeft gevolgen voor het mobiliteitsgedrag.

Beantwoording en voorstel:

Deze globale trend speelt inderdaad ook in Nederland en Dordrecht, maar in zeer beperkte mate. In de bevolkingsprognose zit deze trend verwerkt maar is desondanks geen groei in het aantal inwoners zien. De gevolgen voor het mobiliteitsgedrag zijn ook daarom beperkt. Dit punt leidt niet tot aanpassingen.

2. Bereikbaarheid.

Sinds een aantal jaar worden er jaarlijks meer kilometers met de fiets afgelegd dan met het de trein. Deze trend wordt bijvoorbeeld tastbaar en zichtbaar bij alle stations in Nederland. Naast deze binnenstedelijke ontwikkeling wordt ook de afstand die fietsers kunnen afleggen groter, enerzijds door de onstuimige groei van de e-fietsen en anderzijds door het opheffen van steeds meer ontbrekende schakels in het netwerk. Dit betreft de stilstaande en de rijdende fiets. Door de Fietsersbond is dit al landelijk gesignaleerd en er wordt daarom ook gepleit voor beleid dat uitgaat van een schaa sprong vanuit de visie dat het niet meer volstaat om het oude beleid op details aan te passen.

Beantwoording en voorstel:

De gemeente Dordrecht werkt aan een nieuw fietsbeleid "Dordt fiets verder". Dit beleid is echter nog in ontwikkeling. Het is nog onduidelijk welke structurerende elementen (zoals fietssnelwegen) hieruit naar voren komen en daarmee een plek moeten krijgen in de structuurvisie van de stad. Dit punt leidt niet tot aanpassingen.

3. Rol van mobiliteit.

Uit verschillende onderzoeken (ook uit de automotivebranche) is gebleken dat jongeren steeds minder belang hechten aan een vervoermiddel en steeds meer aan het virtueel overal bereikbaar zijn. Kortom liever een nieuwe iPad dan een rijbewijs. De verwachting dat al de oude trends worden doorgezet is daarom niet meer opportuun.

Beantwoording en voorstel:

De waarde die wordt gehecht aan bezit neemt inderdaad af door jongere generaties. Ook vanwege financiële redenen zijn er geluiden dat het autobezit af gaat nemen. Echter heeft dit zich tot op heden niet vertaald in een verlaging in het aantal auto's in Nederland of een vermindering van het aantal gemaakte autokilometers. Het autogebruik blijft (zij het lichter dan in het verleden) nog groeien.

Wij zien de geschetste verschuiving nog niet optreden in de nabij toekomst. Dit leidt niet tot aanpassingen van de structuurvisie.

4. Milieu / luchtverontreiniging.

Het aantal mensen dat jaarlijks in Nederland overlijdt als gevolg van luchtverontreiniging wordt geschat op 5.000. Luchtverontreiniging is een sluipmoordenaar die niet zo zichtbaar is als verkeersveiligheid (waarmee het overigens relatief goed gaat in Dordrecht). De Drechtsteden is een gebied met een van de minst schone luchten volgens het RIVM. Volgens een recent overzicht van hen staat Dordrecht op plaats 393 van de 418 plaatsen qua luchtkwaliteit! We verwachten dat het onontkoombaar is om verdergaande maatregelen te nemen om dit te verbeteren, temeer daar volgens uw gegevens de automobilititeit bij ongewijzigd beleid niet afneemt. Het volstaat daarbij niet

om alleen maar te wachten op regelingen van het Rijk of de provincie, maar om alles in het werk te stellen om de automobilititeit terug te dringen en een eigen verantwoordelijkheid te nemen.

Beantwoording en voorstel:

Luchtverontreiniging zien we niet als een trend naar als opgave. De luchtverontreiniging in Dordrecht en de Drechtsteden wordt voor het grootste deel veroorzaakt door autoverkeer. U stelt voor als lokale overheid actief de automobilititeit terug te dringen. In het regionale plan van aanpak worden de luchtkwaliteitsproblemen die de stad nu kent, voor 2015 opgelost door onder meer doorstroommaatregelen, stimuleren van openbaar vervoer gebruik (en hybride bussen) en het aanleggen van Walstrom voor schepen. Ook wordt bij ruimtelijke maatregelen rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking en de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Dordrecht heeft wel degelijk een ambitie, welke in paragraaf 6.3 onder punt E zal worden opgenomen. De tekst wordt als volgt gewijzigd:

E. Dordrecht spant zich in om de luchtkwaliteitsknelpunten weg te nemen door uitvoering te geven aan de projecten uit het Regionaal plan luchtkwaliteit. Dit plan bevat doorstroommaatregelen, fysieke ingrepen en borgt de beoordeling van luchtkwaliteitseisen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Deze gesignaleerde trends bepalen voor een groot deel ook de wijze waarop door ons de ambities zijn getoetst. In het hoofdstuk 6 'Ambities' wordt volgens de Fietsersbond nog teveel uitgegaan van een extrapolatie zonder dat er wordt gekeken naar de werkelijke trends en ambitie, zoals hiervoor beschreven. Paragraaf 6.5 over 'Bereikbaarheid' geeft daarom een eenzijdig beeld en stuurt vooral vanuit dat verleden en op aspecten die voor een groot deel ook nog eens buiten de invloedssfeer van de gemeente liggen zoals het openbaar vervoer.

Beantwoording en voorstel :

Met het standpunt dat openbaar vervoer buiten de invloedssfeer van de gemeente ligt zijn we het niet eens. Juist door middel van een goede lobby kan invloed uitgeoefend worden op de verschillende concessies die worden verleend. Dat de gemeente niet het orgaan is dat hierover besluit houdt niet in dat passief wordt toegekeken hoe de andere overheden handelen.

De bereikbaarheidsparagraaf formuleert hetgeen we bij die andere overheden trachten te bereiken. Dit punt leidt niet tot aanpassingen.

In paragraaf 7.3 wordt beschreven, dat u investeert in een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en met de auto. Dit lijkt ons een goede zaak, juist ook omdat voor de fietsinfrastructuur nog het nodige ontbreekt.

In de uitwerking worden vervolgens investeringen in fietsvoorzieningen in het geheel niet meer genoemd. We pleiten er voor juist deze hier expliciet op te nemen, zoals de verdichting van de bebouwing, doorgaande, interlokale fietsroutes, goede fietsparkeervoorzieningen, bij openbare voorzieningen, in het centrum en bij de woningen.

Wij adviseren u, gelet op de startnotitie 'Dordt fietst verder' en de bovenstaande trends de Structuurvisie de Structuurvisie aan te passen en om de fiets een veel duidelijkere rol te geven dan dat zij nu heeft. Temeer, omdat juist het fietsen landelijk wordt gezien als een element waar de gemeente nog het meeste invloed op heeft. Kortom de fiets kan een van de drager zijn van de nieuwe gewenste structuur van Dordrecht. Overigens heeft het andere gemeenten die de fiets een prominentere rol hebben gegeven in hun beleid geen windeieren opgeleverd. We wensen u veel succes met de verdere uitwerking en zijn natuurlijk altijd bereid om een en ander toe te lichten.

Beantwoording en voorstel:

In de agenda van de structuurvisie zijn projecten opgenomen die op korte termijn uitgevoerd zullen worden. Deze agenda zal periodiek aangepast worden. Daarbij worden in de agenda alleen onderwerpen opgenomen die op stedelijk niveau een structurerende werking hebben, zoals mogelijk de doorgaande fietsroutes. Op dit moment zijn er nog geen agendapunten helder vanuit het fietsbeleid wat opgesteld wordt. Dit punt leidt niet tot aanpassingen.

Zienswijze 5. Renewable Energy BV

Hierbij maken wij graag gebruik van de mogelijkheid een inspraakreactie in te dienen op de conceptstructuurvisie 2040 van gemeente Dordrecht. Hieronder onze opmerkingen:

In de aankondiging van de ter inzage legging staat: De belangrijkste wijzigingen zijn een andere visie op de zuidrand van het Eiland (geen bebouwing in de Zuidpolder)

OPMERKING:

Dit dient geen belemmering te zijn voor mogelijk toekomstige toepassing van windenergie in de Zuidpuntpolder, direct ten oosten van de A16.

Beantwoording en voorstel:

De Zuidpolder en de Polder de Zuidpunt zijn twee verschillende polders. Ook Polder de Zuidpunt valt buiten de verstedelijkingscontour en daarmee staan we daar in principe geen bebouwing toe. Dit is geen wijziging van beleid ten opzichte van de vorige structuurvisie. Dit punt leidt niet tot aanpassingen.

Blz. 24 Een ander ruimtelijke aspect van de energietransitie betreft de kansen voor grootschalige windmolens. De oever van de Dordtsche Kil lijkt hiervoor het meest geschikt: Enerzijds sluit een lijnvormige opstelling van windmolens aan de oever van de rivier aan bij de schaal en richting van de rivier. Anderzijds is die locatie ver van woonbebouwing gelegen is en tast cultuurhistorisch waardevolle landschappen het minst aan.

OPMERKING:

Dat de oever van de Dordtsche Kil het meest geschikt is voor een lijn windturbines, is allerm minst zeker. Zie de discussie rondom windenergie in de gemeenteraad in juni 2013 en de raadsvergadering van 25 juni 2013 in het bijzonder, met betrekking tot windenergie toepassing in polder de Zuidpunt. De Zuidpunt is op alle punten ook geschikt voor windenergie, zoals aangetoond en onderschreven door de een meerderheid van de raad op 25 juni 2013. Het zou erg voorbarig en kortzichtig zijn als de gemeente zich nu al voor de komende 30 jaar zich vastlegt op enkel windenergie mogelijkheden langs de Dordtsche Kil, terwijl het hier gaat om een visie tot aan het jaar 2040.

Beantwoording en voorstel:

Het raadsbesluit van genoemde vergadering van 25 juni draagt het college op een Uitvoeringsagenda Windenergie op te stellen naar de zones Dordtse Kil IV, Dordtse Kil III, Merwedezone en Krabbepolder/Duivelseiland. De locatie aan de Oostzijde van de A16 is niet opgenomen. Het raadsbesluit is daarmee helder en uw ingediende zienswijze is niet correct ten aanzien van "een meerderheid van de raad". Dit punt leidt niet tot aanpassingen.

OPMERKING:

Windenergie wordt op de ambitiekaart op p.25 enkel aangegeven op Kil IV. Hierbij zou moeten worden vermeld dat dit enkel indicatief is en andere locaties niet per definitie uitsluit (zoals op industrieterreinen en in het agrarisch open gebieden, maar niet in natuurgebieden).

Beantwoording en voorstel:

De ambitiekaart is enkel indicatief en geeft een overzicht van belangrijke thema's en ambities die in de toekomst op het eiland spelen. De ambitiekaart roept vaker verwarring op en zal worden aangepast.

OPMERKING:

Deze doelstellingen op bladzijde 27 worden van harte ondersteund. Wel wordt opgemerkt dat hiervoor waarschijnlijk een substantieel deel gerealiseerd moet worden met windenergie (kan het meeste bijdragen). Substantieel meer dan de 2020 doelstelling zoals die nu geldt. Hiervoor dient deze Structuurvisie wel ruimte te bieden.

Beantwoording en voorstel:

De klimaatdoelstelling voor 2050 zal behaald moeten worden door een samenspel van schone energieopwerking uit wind, zon maar mogelijk ook aardwarmte. In principe maakt het niet uit welke energiebron een substantiële bijdrage levert. Er wordt in de structuurvisie ruimte geboden voor het realiseren van een substantieel aandeel vanuit windenergie. Deze opmerking leidt niet tot aanpassing van de structuurvisie.

OPMERKING:

Graag op pagina 31 hierbij opnemen dat naast recreatie, de Zuidpunt mogelijk gebruikt gaat worden voor windenergie toepassing.

Beantwoording en voorstel:

Het agendapunt op pagina 31 gaat over een onderzoeksopgave naar recreatieve mogelijkheden. Een onderzoeksopgave naar windenergie is een compleet andere opgave. Voorgesteld wordt het volgende agendapunt aan de agenda toe te voegen:

Uitvoeringsagenda Wind

De gemeenteraad heeft besloten een uitvoeringsagenda wind op te stellen naar de zones Dordtse Kil IV, Dordtse Kil III, Merwedezone en Krabbepolder/Duivelseiland.

Activiteit en tol:	actief onderzoekend
Agendering:	lokaal
Andere partijen:	initiatiefnemers rondom winenergie
Investering:	personeel

De tekst op bladzijde 53 (leefmilieu bedrijfsterreinen) is achterhaald. Zoals is aangetoond in juni 2013 in de discussie met de gemeenteraad, is een lange lijn langs de Dortsche Kil vanaf de industriegebieden tot aan de Moerdijkbruggen ruimtetechnisch onmogelijk. Graag opnemen dat dit enkel indicatief is en andere locaties niet per definitie uitsluit (zoals op andere industrieterreinen en in het agrarisch open gebieden, maar niet in natuurgebieden), zoals mogelijk in de Zuidpunt polder.

De tekst op bladzijde 57 (agrarisch leefmilieu) is achterhaald, zoals blijkt uit de Raadsvergadering van 25 juni 2013. De meerderheid van de Raad vindt dit vrij uitzicht argument subjectief en vindt juist ook de oostkant van de A16 in de Zuidpunt polder geschikt voor windenergie toepassing.

Beantwoording en voorstel:

De zienswijze is niet in overeenstemming met het raadsbesluit van 25 juni 2013 waarin de te onderzoeken locaties specifiek zijn benoemd. De beoogde tekst geeft aan dat er ruimte is voor windenergie in het leefmilieu bedrijfsterreinen langs de Kil en behoeft geen aanpassing. Dit leidt niet tot aanpassing van de tekst.

Zienswijze 6: Platform Duurzaamheid

1. Algemeen

a. drie p's als basis

Ons valt op, dat de structuurvisie veel zaken benoemd, maar daarin niet vernieuwend en concrete ambities formuleert. Het is goed om de belangen van 'people, planet en profit' goed in balans te brengen. Naar onze mening zou het er niet om moeten gaan om de belangen onderling te wegen, maar op zoek te gaan naar die activiteiten die bijdragen aan elk van de drie belangen. Het werkende weg geeft wel een erg laag ambitieniveau. Duurzaamheid zou voortaan integraal onderdeel moeten zijn van al het beleid van de gemeente Dordrecht. De vraag is dan vervolgens door wie en hoe deze afgewogen worden. Wij zijn van mening dat burgers in het algemeen en deskundigen in het bijzonder op de specifieke terreinen hierbij een duidelijkere rol kunnen spelen. Wel zal de rol van de gemeente op veel terreinen er een moeten zijn van aanjager, ze kan dat ook door haar omvang.

Beantwoording en voorstel (1):

Duurzaamheid wordt gezien als een integraal onderdeel bij op te stellen beleid. Er wordt juist in uitwerkingen van beleid, zoals in de fietsnota en bij de braakliggende terreinen, beleid opgesteld waarbij gekeken worden of de waarde in balans zijn. De uitwerking van dit beleid gebeurt ook samen met betrokken partijen en leidt geregeld tot aanpassingen. De rol van de overheid die u schetst wordt niet op alle terreinen gedeeld. Juist een houding waarbij samen met andere partijen gewerkt wordt aan veranderingen vraagt om al werkende weg tot deze veranderingen te komen, in plaats van deze volgens traditionele 'blauwdrukplanning' vanuit de overheid proberen op te leggen aan partijen. Dit leidt niet tot aanpassing van de tekst.

b. sectorale plannen

Een structuurvisie is de ruimtelijke vertaling van de ambities. Als deze vertaling uit meer sectorale nota's komt is het van belang dit goed te integreren. Hierbij valt te denken aan huidig of nog op te stellen beleid voor: groen (natuur en biodiversiteitbeleid), water, bereikbaarheid (vervoer- en fietsbeleid), energietransitie, leefbaarheid en milieu, bereikbaarheid, bebouwing (woningbouw, hergebruik gebouwen en woningverbetering), economisch beleid (bedrijfsterreinen: circulaire economie en grondstoffenbeleid).

Beantwoording en voorstel (2):

Binnen de gemeente Dordrecht is veel sectoraal beleid aanwezig. Dit is gebruikt bij het opstellen van de concept structuurvisie. Met name in de leefmilieus is veel van dit sectorale beleid en de ambities daarin terug te vinden. Dit leidt niet tot aanpassing van de tekst.

c. sturing

We missen een visie op welke projecten kansrijk zijn en aan welke voorwaarden hiervoor voldaan moet worden. Wel zijn een aantal pogingen gedaan om hier invulling aan te geven maar het is niet veel meer dan dat. Ook een beter ruimtelijke vertaling (kaarten) met zoekgebieden of het aangeven van locaties en zones en gebieden per thema bevordert de noodzakelijke duidelijkheid en sturing.

Beantwoording en voorstel (3):

In de ontwikkelstrategie wordt niet uitgegaan van projecten, maar wordt beschreven hoe we tot gewenste ontwikkelingen willen komen. Er is de overtuiging dat samenwerking met partijen uit de stad aan een gezamenlijke opgave beter werkt dan te komen met een voorgebakken gemeentelijke oplossing. De probleemanalyse zal juist ook samen moeten worden opgesteld. Een uitspraak over welke projecten kansrijk zijn is dan ook lastig te doen, met een ontwikkelstrategie die meer vrijheid bij initiatiefnemers legt en een houding van de gemeente om samen met partijen te zoeken naar mogelijke

ontwikkelingen. In de leefmilieus zijn de noodzakelijk voorwaarden wel benoemd. Dit punt leidt niet tot aanpassing van de tekst.

d. fasering

Ook constateren wij dat de fasering in de tijd voor de realisering van plannen en activiteiten onvoldoende is belicht.

Beantwoording en voorstel (4):

De agenda richt zich tot 2020 en bevat voornamelijk projecten die reeds in gang zijn gezet. De agenda zal periodiek worden aangepast. Voor de periode daarna ligt het aan initiatiefnemers met welke planning zij realisatie mogelijk achten. Dit punt leidt niet tot aanpassing van de tekst.

e. unique selling point

Een duurzaam eiland kun je ook gebruiken als een unique selling point voor Dordrecht, 'Dordrecht stad aan de delta'. Dat kan bijvoorbeeld ook de titel zijn van de structuurvisie.

Beantwoording en voorstel (5):

Een mooie titel voor een structuurvisie is altijd welkom. Voorgesteld wordt deze te gebruiken, met een kleine aanpassing:

- Dordrecht, stad in de Delta.

2. Thematisch

a. groen en stadslandbouw

We missen aandacht voor natuur, natuurontwikkeling en biodiversiteit. De ecologische structuur van het groen in de stad inclusief stadlandbouw is daarbij een belangrijke drager. Onduidelijk is hoe deze dragers nu zijn gewaardeerd. Het mogelijk maken van versterking in deze zones is een foutief signaal. Het versterken van het groen karakter is noodzakelijk.

Bij punt 4.2 wordt over stadlandbouw opgemerkt dat stadlandbouw een extra impuls kan opleveren aan het groen in de stad en in de zuidelijke stadsrand. Wij merken hierbij op dat stadlandbouw niet alleen een impuls geeft aan het groen. Wij zouden het als volgt willen formuleren.

"Stadlandbouw levert vooral een bijdrage aan de verbetering van de biodiversiteit en de ecosysteemdiensten, evenals aan de sociale cohesie in de stad. Stadlandbouw zal daarom ook op lange termijn leiden tot een meer duurzame samenleving waar bij velen een grote behoefte aan is. Initiatieven op het terrein van stadlandbouw in de stad, de stadsranden en de buitengebieden op het eiland van Dordrecht zullen daarom gestimuleerd worden."

Beantwoording en voorstel (6):

Stad aan de Biesbosch maakt een belangrijk onderdeel uit van het profiel van Dordrecht. Daarmee is er aandacht voor de groene component op het eiland. Mogelijk maken van versterking op sommige locaties is noodzakelijk om middelen te genereren die kunnen worden ingezet voor het versterken van het groene karakter als geheel.

In uw voorstel voor stadlandbouw wordt uitgegaan van "stimulatie". In de ambitie is in paragraaf 6.4 reeds opgenomen wat stadlandbouw kan bijdragen. Dit kan wel sterker. Voorgesteld wordt de tekst als volgt aan te passen:

6.4.C.

Daarbij willen we ook stadlandbouw stimuleren in de stad, de stadsranden en op braakliggende terreinen. Stadlandbouw kan in onze ogen een belangrijke bijdrage leveren aan een duurzame ontwikkeling van de stad, de biodiversiteit en de sociale cohesie van wijken.

b. energietransitie

Bij de trends wordt onder andere de energietransitie benoemd. Bij de ambitie in 6.4 blijft dit onderwerp beperkt tot een algemene doelstelling van klimaatneutraal en gebruik van zo min mogelijk fossiele brandstoffen. Om hier daadwerkelijk resultaten te behalen zullen er uitdrukkelijkere ruimtelijke keuzes gemaakt moeten worden. Wat zijn de mogelijke locaties voor windmolens (uitgezonderd de Dordtse Kil) en zonne-energie? Waar liggen de hoofdaders voor het warmtenet voor gebruik van restwarmte? Welke investeringen worden voorzien voor investeringen in smartgrids voor een toekomstige slimme energietechnologie? Om hier in de toekomst in te kunnen spelen op de in hoofdstuk 8 gevraagde particuliere initiatieven zal hier van te voren duidelijkheid geboden moeten worden anders blijft het bij papier en bureaucratie.

Beantwoording en voorstel (7):

Locaties voor windenergie worden op dit moment onderzocht in de uitvoeringsagenda wind. Over zonne-energie is gesteld dat voormalige stortplaatsen hier een mogelijkheid voor bieden. Hierover is nog discussie met de Provincie Zuid-Holland, die stelt dat dergelijke functies niet buiten de verstedelijkingscontour mogen. Deze laats

Het invloedsgebied van het warmtenet heeft inderdaad een structurerende werking. In de leefmilieus is terug te vinden welke leefmilieus wel en niet aan te sluiten zijn, maar zal een verhelderende kaart zal worden opgenomen.

c. leefbaarheid en bereikbaarheid

Wat opvalt, is dat andere vormen van milieuhinder dan (externe) veiligheid nauwelijks worden genoemd. We doelen dan op luchtkwaliteit en geluid. Zeker als je daarbij bedenkt dat Dordrecht tot een van de meest vervuilde regio's van Nederland behoort.

Voor autoverkeer wordt prioriteit aan doorstroming gegeven, echter de overlast moet juist in de woongebieden worden opgelost. Een van de ambities in de nota is een goede bereikbaarheid. Daarbij noemt u fiets, openbaar vervoer en auto. De belangen van bereikbaarheid en leefbaarheid moeten meer in balans zijn.

In de nota wordt op diverse plaatsen aandacht gegeven aan de problematiek van de externe veiligheid. Het is een gemiste kans om, waar mogelijk, geen prioriteit te geven aan meer duurzame vervoerswijzen, zeker waar het lokaal en regionaal vervoer betreft. De voetganger wordt in het geheel niet genoemd, de fietser alleen genoemd. Juist deze vormen van verplaatsen dragen bij aan een goede balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid: minder overlast, grondgebruik en milieuhinder. De fiets wordt, o.a. door de komst van de elektrische fiets, ook steeds meer een vervoermiddel dat ook regionaal en bovenregionaal kansen biedt. Met de aanleg van de snelle fietsverbindingen naar Rotterdam, Breda en langs de A15 wordt hier op ingespeeld. Ook in combinatie met openbaar vervoer zien we het fietsgebruik enorm toenemen: per waterbus en als vervoer van en naar stations. Wat nu opvalt dat de fiets wel wordt genoemd, maar dat de investeringen ontbreken. Goede fietsvoorzieningen vergen in Dordrecht nog de nodige investeringen in fietsroutes en stallingsmogelijkheden. Naar wij hebben begrepen is er nieuw fietsbeleid in ontwikkeling. Voor de hand ligt, dat de structuurvisie hiervoor een goed kader biedt. We stellen voor ook hiervoor een opgave te benoemen.

Beantwoording en voorstel (8):

De gemeente Dordrecht werkt aan een nieuw fietsbeleid "Dordt fiets verder", waarin de gemeente probeert in te spelen op het belang van deze mobiliteit zoals u het schetst. Dit beleid is echter nog in ontwikkeling. Het is nu nog onduidelijk welke structurerende elementen hieruit naar voren komen en daarmee een plek moeten krijgen in de structuurvisie van de stad.

d. bouw en gebouwen

We juichen toe dat er een grotere rol is voor de eindgebruiker en dat kleinschaligheid daarbij belangrijk is. Ook het inzetten op hergebruik van bestaande bebouwing is een

goede ontwikkeling. Het komen tot herbestemming, herinrichting en herverkaveling horen daarbij.

Tot slot

Graag zijn we als Platform Duurzaamheid Dordrecht bereid om in aanvulling op onze schriftelijke opmerkingen deze apart nader mondeling aan u toe te lichten en met u actief te werken aan een verdere uitwerking op onderdelen.

[Beantwoording en voorstel \(9\):](#)

[Wij maken van dit aanbod graag gebruik om gezamenlijk een verdere uitwerking op onderdelen te bereiken.](#)

Zienswijze 7: Bewoner 1

Inhoud (1):

Met veel interesse heb ik de Structuurvisie Dordrecht 2040 gelezen. Naar mijn mening mag er in een structuurvisie met een dergelijke horizon wel wat meer gedroomd worden. De ontwikkelstrategie zegt dat er vooral meer ingespeeld gaat worden op initiatieven uit de stad, maar dat is wel mager voor 27 jaar vooruitkijken.

Beantwoording en voorstel (1):

De ontwikkelstrategie gaat uit van minder initiatief vanuit de overheid en meer inspelen op initiatieven uit de stad. Dit houdt in dat er richting de toekomst minder vastgelegd wordt. De beschreven projecten in de agenda zijn dan ook enkel projecten tot 2020. De leefmilieus bieden het toetsingskader voor ontwikkelingen de komende jaren.

Inhoud (2):

Tussen de regels door lees je wel wat zaken, maar een aantal foutjes uit het verleden moeten de komende 27 jaar toch wel hersteld kunnen worden? Ik noem er een aantal: De meubelboulevard in het Zeehavengebied verplaatsen zodat daar weer ruimte is voor watergebonden bedrijfsterreinen.

De Merwehal met alle vrijetijdsfuncties verplaatsen uit het invloedsgebied van Du Pont naar een locatie dicht bij de binnenstad (ergens in het centrum leefmilieu).

Beantwoording en voorstel (2):

De gemeente zal geen initiatief nemen tot het verplaatsen van de meubelboulevard en de Merwehal, maar geeft in de beschrijving van de leefmilieus wel aan dat dergelijke functies op de locaties eigenlijk niet wenselijk zijn. De locatie van de woonboulevard is in de leefmilieus opgenomen als industrieterrein, die van de Merwehal als bedrijfsterrein. Indien de eigenaar van de Merwehal initiatief neemt tot verplaatsing zal gekeken worden naar andere locaties waarbij veiligheid ook een rol speelt. Dit punt leidt niet tot aanpassing van de structuurvisie.

Inhoud (3):

Een plek als de Grote Markt aanpakken om daar meer historische besef in het hartje van de binnenstad te laten plaatsvinden.

Beantwoording en voorstel (3):

De Grote Markt is onder het deel "historisch Dordrecht" opgenomen om te komen tot een betere verbinding tussen het historisch havengebied en kernwinkelgebied. Uit de probleemanalyse blijkt dat hier verbeteringen mogelijk zijn. Dit is een opgave waar de gemeente op dit moment geen initiatief pakt, maar onderzoekt welke aanwezige gebiedspartijen bereid zijn mee te werken.

Inhoud (4):

Ook het verplaatsen van station Dordrecht Zuid naar de Copernicusweg niet verstandig is. Er is daar helemaal niets in de omgeving, het is lastig te ontsluiten vanuit het westen en de energie en geld kan beter worden ingezet in het opknappen van station Zuid.

Beantwoording en voorstel (4):

De verkenning rondom de verplaatsing van station Zuid naar een locatie met een beter verzorgingsgebied loopt. Hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Een nieuw station Copernicusweg kan een groter verzorgingsgebied voor dagelijkse forensen bedienen, omdat het verder van het centraal station is gelegen en daar minder mee concurreert. In de praktijk blijkt dat veel mensen het huidige station Zuid voorbij fietsen.

Inhoud (6):

De agenda met projecten loopt maar tot 2020, waardoor dergelijke zaken niet aan bod komen. Ook doet 27 jaar vooruitkijken wel iets met onze energiebehoefte en opwekking.

Wat Dordrecht daadwerkelijk gaat doen met windmolens, zonnecentrales of warmtenet haal ik er niet uit.

Beantwoording en voorstel (6):

In de Structuurvisie wordt ruimte geboden door te schetsen dat grootschalige energieopwekking uit wind of zon mogelijk is, zonder initiatiefnemers te belemmeren door concrete locaties te benoemen.

Inhoud (7):

Als laatste mag de opmaak van het eindproduct wel mooier. Sommige foto's zijn erg donker en onduidelijk en ook bij de kaarten ontbreekt een legenda of toelichting.

Beantwoording en voorstel (7):

De structuurvisie wordt uiteindelijk een interactieve website. Hiervoor zal nog extra aandacht aan het illustratiemateriaal worden gegeven. Ook zal voor de definitieve versie het beeldmateriaal worden aangepast.

Nr. 1076738

Raadsgriffie
Spuiboulevard 300
3311 GR DORDRECHT

De RAAD van de gemeente Dordrecht;

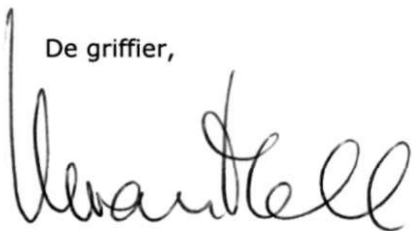
gezien het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders van
17 september 2013, kenmerk SO/1069673;

b e s l u i t :

1. kennis te nemen van de ingediende zienswijzen en de Nota van Beantwoording;
2. de structuurvisie Dordrecht 2040 vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 17 december 2013.

De griffier,



M. van Hall

De voorzitter,



A.A.M. Brok