



**Stad
in de Delta**

Structuurvisie Dordrecht 2040

September 2013





Deel 1 Visie en agenda

Vooraf

1. Ontwikkelstrategie

- 1.1 Visie op stedelijke ontwikkeling
- 1.2 Uitgangspunten
- 1.3 Strategie
- 1.4 Rolneming gemeente

2. Analyse ruimtelijke structuur

3. Dordrecht in haar omgeving

- 3.1 De Drechtsteden
- 3.2 De Zuidvleugel
- 3.3 DelTri

4. Profiel en structuur van Dordrecht

- 4.1 Samen stad
- 4.2 Stad aan de Biesbosch
- 4.3 Stad in de Delta
- 4.4 Stad aan Europese corridors
- 4.5 Historische stad
- 4.6 Moderne voorzieningenstad

5. Trends en ontwikkelingen

- 5.1 Vergrijzing en ontgroening
- 5.2 Ontwikkelingen in de verzorgingsstaat
- 5.3 Klimaatverandering
- 5.4 Energietransitie
- 5.5 Nieuwe economie

6. Ambities

- 6.1 Aantrekkelijk Dordrecht
- 6.2 Sociaal Dordrecht
- 6.3 Leefbaar Dordrecht
- 6.4 Duurzaam Dordrecht
- 6.5 Bereikbaar Dordrecht
- 6.6 Dordrecht in Europees verband

7. Agenda

- 7.1 Externe veiligheid
- 7.2 Waterveiligheid
- 7.3 Bereikbaarheid
- 7.4 Zelfredzaamheid
- 7.5 Centrum
- 7.6 Buitengebied
- 7.7 Woningvoorraad
- 7.8 Westelijke Dordtse Oever (WDO)
- 7.9 Aanjagers

8. Wettelijk kader



Deel 2 Toetsingskaders

Algemene toetsingskaders

- mozaïek van de stad
- architectuur en stedenbouw
- cultuurhistorische ontwikkeling
- hoogbouw
- openbare ruimte

Leefmilieus

- levendig stedelijk
- stedelijk wonen
- suburbaan
- rustig groen
- kantoorlocatie
- industrieterrein
- bedrijventerrein
- groen en recreatie
- agrarisch
- natuur

Vooraf

Stedelijke ontwikkeling is de komende decennia fundamenteel anders dan we gewend zijn. Ook de rol van de overheid verandert. We zitten op veel terreinen in een overgangssituatie naar een nieuwe ordening.

Dat vraagt om een nieuwe kijk op de rol en positie van de overheid, haar sturingsmogelijkheden en de instrumenten die daar bij nodig zijn.

Eén van die instrumenten is de structuurvisie.

Bij deze actualisering is een nieuwe ontwikkelstrategie, gebaseerd op uitnodigingsplanologie, de leidraad.

“Een stad met veel woonattracties – zoals cultureel aanbod- trekt een creatieve, hoogopgeleide bevolking aan. Daarmee neemt de voorraad menselijk kapitaal toe, als gevolg waarvan de werkgelegenheid er harder groeit, waardoor die steden weer meer werk bieden aan hun (potentiële) inwoners en daarmee hun aantrekkingskracht verder vergroten.... totdat schaalnadelen gaan overheersen.....”

Gerard Marlet, de aantrekkelijke stad

Trendbreuken

- *Van groei naar krimp / stabilisering.*
- *Van accent op grote uitbreidingen naar accent op de bestaande stad.*
- *Van trek naar het platteland, een trek naar de (Rand)stad.*
- *Van “mensen volgen werk” naar “werk volgt mensen”.*

De grote groei van bevolking, welvaart, en vastgoed in steden en regio's is voorlopig voorbij. In plaats daarvan is er sprake van stabilisering of zelfs krimp.

In de Drechtsteden groeien de bevolking en de huishoudens voorlopig nog wel licht, maar de beroepsbevolking niet meer. Ook Dordrecht krijgt te maken met de gevolgen van deze afgevlakte groei.

Collectieve voorzieningen en kwaliteitsverbeteringen kunnen niet meer automatisch betaald worden uit nieuw vastgoed. Er zal nog maar in beperkte mate vloeroppervlak voor winkels en kantoren worden toegevoegd en de woningbouw ligt structureel op een lager niveau dan voorheen. Er zijn daarom nieuwe kostendragers nodig.

Leegstand in kantoren en winkels en braakliggende terreinen in de stad is geen tijdelijk fenomeen, maar zal langdurig optreden.

Steden en regio's concurreren met elkaar om inwoners en bedrijven. De aantrekkelijkheid van een plaats is een belangrijke vestigingsvoorwaarde.

De aantrekkelijkheid van steden wordt ook om andere redenen steeds belangrijker. Terwijl vroeger mensen gingen wonen op de plekken waar werk was, volgt het werk nu de mensen. Deze gaan wonen in plaatsen met een aantrekkelijk woonklimaat en goede voorzieningen, vanwaar het werk gemakkelijk is te bereiken.

De (samenstelling van) de bevolking is belangrijker dan de ligging van de stad en de economische structuur. De aanwezigheid van hoogopgeleiden en een creatieve klasse leiden tot hogere productiviteit, meer bestedingen in de plaatselijke economie en meer startende bedrijven. Bovendien passen steden met veel menselijk kapitaal zich mogelijk beter aan nieuwe economische omstandigheden aan.

Andere trends die invloed hebben op de verstedelijking zijn globalisering en individualisering. Deze trends leiden tot een grotere behoefte aan keuzevrijheid en een groter belang van identiteit. Een behoefte om zich te onderscheiden nu dat op grond van afkomst en het onderdeel zijn van een gemeenschap veel minder vanzelfsprekend is. Het belang van identiteit kan ook betrekking hebben op een gemeenschappelijke identiteit, waardoor het profiel, de identiteit van stad of regio, belangrijker wordt.

Dit alles leidt er toe dat de aandacht verschuift van grote planmatige uitbreidingsprojecten naar kwaliteitsimpulsen in de bestaande stad. Stedelijke opgaven zullen vooral in bestaand stedelijk gebied worden opgelost met de mensen en middelen die in de stad voorhanden zijn. Daarmee ligt het accent veel meer op de weerbaarheid en de initiatieven van de mensen in de stad.

Deze structuurvisie speelt op die ontwikkelingen in. Dit betekent dat in de structuurvisie een groot accent ligt op het profiel, de ambitie en de ontwikkelstrategie: Wie zijn wij en hoe willen we ons ontwikkelen.

Een visie die als magneet kan fungeren voor het richten van initiatieven van particulieren en overheden. Een visie die aangeeft welke ruimte de gemeente geeft aan initiatieven en welke rol zij daarin voor zichzelf ziet.



Deel 1

Visie en agenda

In dit deel worden het profiel en de ambitie van Dordrecht beschreven, uitmondend in een agenda. Het geeft de essentie weer van de stad zoals ze is, waar ze staat, waar ze met het oog op de toekomst op wil voortbouwen en hoe ze dat wil doen.

De visie heeft een doorkijk naar 2040; de agenda richt zich op een horizon tot 2020.

1. Ontwikkelstrategie

In dit hoofdstuk is de visie op de ontwikkeling van de stad beschreven en hoe de rol van de gemeente daarin gezien wordt als partij tussen de partijen. De rol van de gemeente is fundamenteel veranderd en dat vraagt ook om een andere houding.

1.1 Visie op stedelijke ontwikkeling

Trendbreuken

- Van financiering uit groei naar financiering uit meerwaardecreatie.
- Van enkele grote spelers naar veel kleine spelers.
- Van grote planmatige projecten naar kleine injecties in de stad.
- Van aanbodgericht naar vraaggericht bouwen.
- Van regelende overheid naar zich terugtrekkende overheid.

In het proces van stedelijke ontwikkeling zijn er grote veranderingen zichtbaar ten opzichte van wat we sinds de Tweede Wereldoorlog gewend zijn:

In plaats van te werken met een paar grote spelers zoals gemeenten, corporaties en ontwikkelaars zal er meer worden samengewerkt met vele kleine spelers. Gemeenten en corporaties hebben steeds minder geld om te investeren en de markt voor (grote) projectontwikkelaars krimpt sterk. Het zijn de kleine investeerders en kleine initiatiefnemers die een belangrijke rol gaan spelen in de ontwikkeling van de stad, die ruimte vragen en deze ruimte ook gaan krijgen.

Het aanbodgerichte bouwen van de afgelopen decennia voldoet niet meer. Het werkt niet meer om vastgoed neer te zetten en er vervolgens een huurder of koper bij te zoeken. Er moet veel meer op de individuele vraag worden ingespeeld. Dit kan plaatsvinden door meer ruimte te bieden aan het particuliere opdrachtgeverschap in al zijn vormen.

In plaats van een overheid die alles regelt hebben we te maken met een kleiner wordende rol van de overheid op rijksniveau. Taken gaan van rijk naar gemeente. Organisaties krijgen minder subsidie. Particulieren regelen meer zelf.

De rol van de overheid verschuift naar die van regisseur, om partijen bij elkaar te brengen, ze te stimuleren actie te ondernemen en te faciliteren in taken die bij de gemeente liggen. Tegelijkertijd wordt er wel van de overheid gevraagd om te zorgen voor veiligheid, om overlast te voorkomen om te zorgen voor voorzieningen én om evenwicht te bereiken en te behouden in vraag en aanbod.

Dat betekent een positie zoeken tussen reguleren en ruimte geven; tussen de overprogrammering vanuit het verleden in goede banen leiden en ruimte geven aan nieuwe initiatieven die nodig zijn voor het aantrekkelijk maken of houden van de stad. Weten waar we van zijn en wat we kunnen laten gebeuren. Voor de structuurvisie betekent dit de juiste balans vinden tussen flexibiliteit en zekerheid.

1.2 Uitgangspunten

Trendbreuken

- Van gefixeerd plannen naar een manier van denken en handelen.
- Van regelen en voorschrijven naar ondersteunen van meerdere actoren.
- Van stabiele raming van het aanbod naar organische dynamische groei gericht op de actuele vraag.
- Van putten uit rijkssubsidies naar bouwen van coalities met daarbij behorende businesscases.

De onzekerheden en de nieuwe ontwikkelingen waarmee we te maken hebben betekenen een bezinning op onze rol en de middelen die we gebruiken voor de stedelijke ontwikkeling. De ontwikkelingen gaan snel en zijn deels onvoorspelbaar.

Flexibele visies, plannen en gedrag helpen ons om snel in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen. In plaats van een in beton gegoten masterplan, willen we veel meer werken met een open dynamische planning en strategie.

Niet plannen tot in het oneindige, geen abstracte analyses, maar oog hebben voor (toevallige) gebeurtenissen. De structuurvisie die daarbij nodig is heeft dan de functie van een magneet die spanningen van de overheid en initiatieven van derden kan richten.

De sturing die daar bij past is er een van lichte regie door korte lijnen, tijdelijke verbanden, het uitlokken van zelfsturing en het opsporen van interessante initiatieven en maatschappelijke makelaars. Daarbij kan de gemeente collectieve of publieke waarde aan deze initiatieven toevoegen:

“De overheid kan veelbelovende organisaties en initiatieven steunen en met elkaar verbinden waardoor ze kinderziektes de baas worden. Techniek, ideeën en initiatieven zijn er voldoende. Allianties die gebouwen en wegen energieleverend maken. Die stadsdistributie opzetten. Die experimenteren met eiwitvoorziening uit insecten. Stadslandbouw uitproberen. Stedelijke ecozones willen doorvoeren. Drijvende wijken in gebruik willen nemen. Stadscentra willen heruitvinden. Zorg superdichtbij de mens brengen. Die parallelle munten voor kleine business-to-business ontwikkelen.”

H. te Riele, transities in de Drechtsteden

1.3 Strategie

De visie en de uitgangspunten leiden tot de volgende ontwikkelstrategie

Randvoorwaarden scheppen

De gemeente ziet het vooral als haar taak om zorg te dragen voor de randvoorwaarden voor ontwikkeling. Dat kunnen algemene randvoorwaarden zijn als veiligheid, bereikbaarheid, sociale weerbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Maar ook randvoorwaarden die op een specifiek project betrekking hebben, bijvoorbeeld snelle aanpassing van regelgeving. Ook zorg dragen voor gelijkwaardige kansen (een “level playing field”) hoort bij het scheppen van randvoorwaarden.

Aanjagers zoeken

De gemeente probeert ontwikkelingen in gang te zetten door te zoeken naar een katalysator of hefboom met olievlekwerking. Kleine of op zich zelf staande ingrepen die een groot maatschappelijk of economisch effect sorteren.

Voorbeelden daarvan uit de afgelopen jaren zijn de realisatie van de Duurzaamheidsfabriek en de inspanning om een University College te vestigen. Aanjagers voor de komende jaren kunnen zijn:

- Een brug naar stadswerven.
- Een tijdelijke invulling van enkele braakliggende terreinen.
- Grootschalige evenementen als 800 jaar stad in 2020.
- Het zelfredzame eiland.

Tijdelijke ontwikkeling

Het is niet langer mogelijk en wenselijk om overal een definitieve bestemming voor te hebben. Projecten hebben een lange looptijd waardoor gronden gedurende langere tijd braak liggen. Panden staan leeg bij gebrek aan gebruikers.

Er moet flexibel worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen en kansen kunnen pakken. Daarom willen we ruimte geven aan tijdelijk gebruik van gronden en leegstaande panden. We willen een flexibele invulling van gebouwen stimuleren en we vinden het niet erg wanneer een gebied gedurende enige tijd braak ligt omdat we daarmee mogelijkheden open houden.

Sterspeler in netwerken

We zien voor ons een grotere en deels nieuwe rol als partij tussen de partijen, meewerken in netwerken, coalities zoeken, maar ook actief op zoek gaan naar nieuwe initiatieven en deze de ruimte geven. Het verbinden van mensen en ideeën en waar mogelijk daaraan meerwaarde te creëren. Dit betekent dat we (nog) meer en gericht het gesprek met de samenleving zullen aangaan.

Regionaal opereren

Dordrecht is onderdeel van de Drechtsteden en wil zoveel mogelijk regionaal samenwerken. Dit gebeurt op basis van autonomie van de deelnemende gemeenten. De samenwerking heeft onder meer tot doel om maatschappelijke resultaten te versterken, financiële voordelen te behalen en de sturing op beleid en programma's te vereenvoudigen.

Toetsen aan duurzaamheid

Wij streven naar een ontwikkeling van de stad die toekomstbestendig is. Daarom willen wij bij grotere projecten en initiatieven toetsen of “people, planet en profit” met elkaar in balans zijn.

We zijn voornemens deze strategie al werkendeweg de komende jaren verder handen en voeten te geven.

1.4 Rolneming Gemeente bij uitvoering

In onderstaand kwadrant zijn vier verschillende rollen van de gemeente bij ruimtelijke ontwikkelingen aangegeven.

1. Initiatief gemeente Zelf uitvoeren met of zonder partners.	3. Initiatief derden Uitvoering door derden. Gemeente faciliteert.
2. Initiatief gemeente Uitvoering door derden. Gemeente faciliteert actief.	4. Initiatief derden Gemeente is passief. Toetst kaders.

1 = Zeer actieve rol: proces sturen, hoogste prioriteit, partijen sterk sturen, maatschappelijk effect gaat boven financieel effect

2 = Actief faciliterende rol: proces sturen, hogere prioriteit, opstellen programma, opstellen programma, partijen motiveren, financieel dekkend

3 = Passief faciliterende rol: proces faciliteren, lage prioriteit, opstellen programma, bijdrage ruimtelijke ontwikkeling

4 = Passieve rol: proces faciliteren, lage prioriteit, planvorming overlaten aan derden, bijdrage ruimtelijke ontwikkeling

Het accent verschuift van de zeer actieve rol waarbij het initiatief altijd bij de gemeente ligt, naar rollen 2, 3 en 4. Ook ontstaat er steeds meer een overlap tussen 2 en 3, omdat de actie van de gemeente bij 3 grotendeels bestaat uit het op zoek gaan naar kansrijke initiatieven van derden en die vervolgens faciliteren.

Samenwerking met marktpartijen

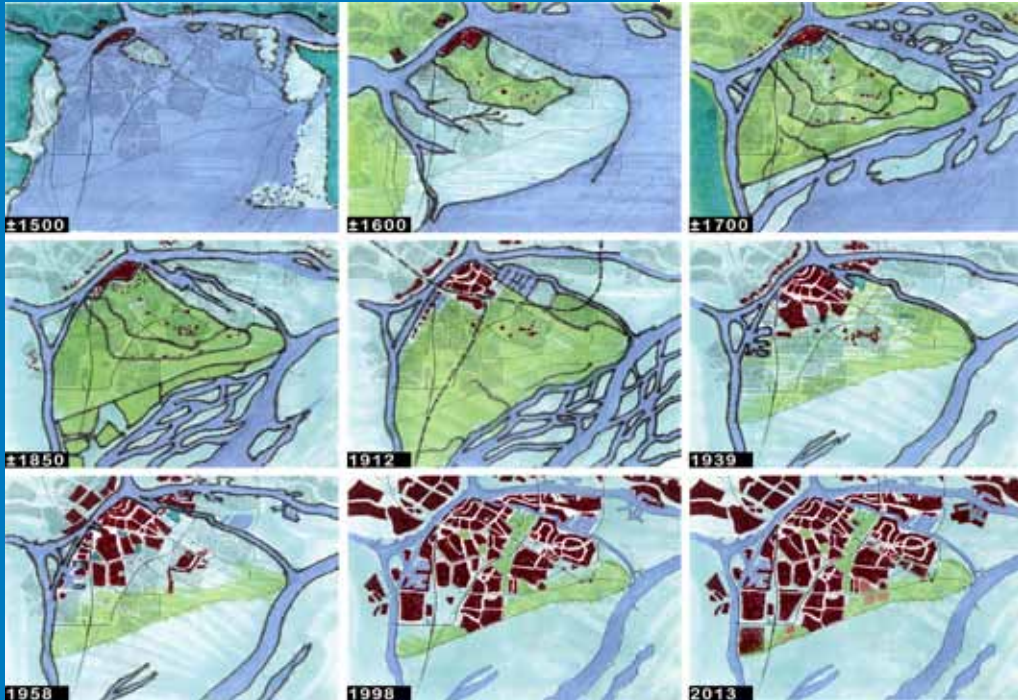
Eén van de belangrijkste elementen van samenwerking is dat de gemeente weet wat ze wil voor de kortere en langere termijn. Vanuit de grote lijn duidelijk maken aan de markt vanuit welke positie we wat waar wilt realiseren. In principe ontwikkelt de markt, de gemeente geeft de voorwaarden aan. Hierbij is voor de gemeente de afweging tussen beleidsuitgangspunten, maatschappelijke noodzaak en financiële aspecten belangrijk.

De gemeente bepaalt wat over te laten aan de markt en wat niet, wat doen we zelf als gemeente en wat niet. Keuze moeten gemaakt worden rondom het initiëren van projecten, het bepalen van de marktconformiteit, het bepalen van een programma, vaststellen van de beoogde kwaliteit, verantwoordelijkheid van de aanleg van het openbaar gebied. De keuze of dit een gemeentelijke rol is of niet kan per project verschillen. Per ontwikkeling kan gekozen worden of we ons initiërend, controlerend, kritisch of passief opstellen.

Randvoorwaarden

Om daadwerkelijk uitvoering aan andere rollen dan initiatiefnemer te kunnen geven, zijn een aantal randvoorwaarden van belang. De gemeente heeft marktkennis nodig om een volwaardige tegenspeler te kunnen zijn. Ook heeft de gemeente personeel beschikbaar met de juiste competenties, kennis en ervaring op de plekken waar die nodig zijn.







2. Analyse ruimtelijke structuur

De analyse van de ruimtelijke structuur van de stad is van belang om de kernkwaliteiten van de stad, die het profiel vormen te duiden. De ruimtelijke structuur biedt kansen, maar levert ook belemmeringen voor de ontwikkeling van de stad.

Historische basis

De oorsprong van de groei van de stad ligt in de historische binnenstad, die met haar oorspronkelijke middeleeuwse structuur en talrijke monumenten ook vandaag een belangrijke bijdrage levert aan de aantrekkelijkheid van de stad.

Een groot deel van de historische binnenstad ligt buitendijks, ontstaan langs havens die in de 15^e tot 17^e eeuw zijn aangelegd, zoals de Nieuwe Haven en de Wolwevershaven.

Deze oriëntatie op het water betekent ook dat er geen grote historische marktplaatsen in Dordrecht zijn; de goederen werden vooral op de kades verhandeld. Zo is de Grote Markt niet het historische hart van Dordrecht, zoals in veel andere steden, maar ontstaan als gevolg van het saneringsplan.

De uitbreidingen van stad en eiland zijn nog terug te zien in de dijkstructuur die over het eiland loopt. Deze dijken spelen nu en in de toekomst een rol in de bescherming tegen het hoge water.

19^e en 20^e eeuw: Grootschalige groei

De grootschalige stadsuitbreidingen zijn in de 19^e en vooral de 20^e eeuw steeds verder van de binnenstad af komen te liggen. Daardoor is een radiale wegenstructuur richting het centrum ontstaan. De verkeersafwikkeling binnen de stad is daardoor niet optimaal.

Met name de ontsluiting en bereikbaarheid van het oostelijk deel van de binnenstad verdient aandacht, evenals de aansluitingen op het rijkswegennet.

In 1962 is het saneringsplan binnenstad vastgesteld, onder meer om de binnenstad beter bereikbaar te maken voor de auto. Op basis van dit plan is een deel van de middeleeuwse bebouwing gesloopt en zijn onder meer de grote pleinen ontstaan.

Economische bedrijvigheid is door toenemende functiescheiding steeds verder ontvlochten van woonbebouwing. Door middel van milieuzonering wordt getracht veiligheid, luchtkwaliteit en geluidsoverlast binnen geldende normen te houden. Gezien de structuur van de stad is dit niet altijd mogelijk en zullen er naast ruimtelijke planning ook fysieke investeringen noodzakelijk zijn, met name op het gebied van veiligheid.

Dordrecht en haar buurgemeenten zijn in de 20^e eeuw fysiek en bestuurlijk naar elkaar toe gegroeid. Dordrecht is onderdeel geworden van de Drechtsteden, een stedelijke agglomeratie van gemeenten die slechts door rivieren van elkaar gescheiden zijn.

21^e eeuw: Stabilisering

In de 21^e eeuw zijn de grote stadsuitbreidingen voorbij. De fysieke grenzen zijn bereikt en ook de vraag naar grootschalige uitleggebieden is structureel afgenomen. De aandacht verschuift naar kleinschaliger ontwikkelingen binnen het bestaande stedelijke gebied en de verstedelijkingscontour.

De plattegrond van de stad is als een mozaïek: wijken, buurten en polders zijn de tegels met ieder een eigen kleur en karakter. De rivieren, dijken, wegen, spoorlijnen en groenzones vormen als het ware de specie die alles aan elkaar verbindt.

De kleuren van het mozaïek worden vooral bepaald door de stedenbouwkundige- en architectuuropvattingen uit de verschillende ontwikkelingsperiodes van de stad, meestal ook ondersteund door een bepaalde dominerende functie.



3. Dordrecht in haar omgeving

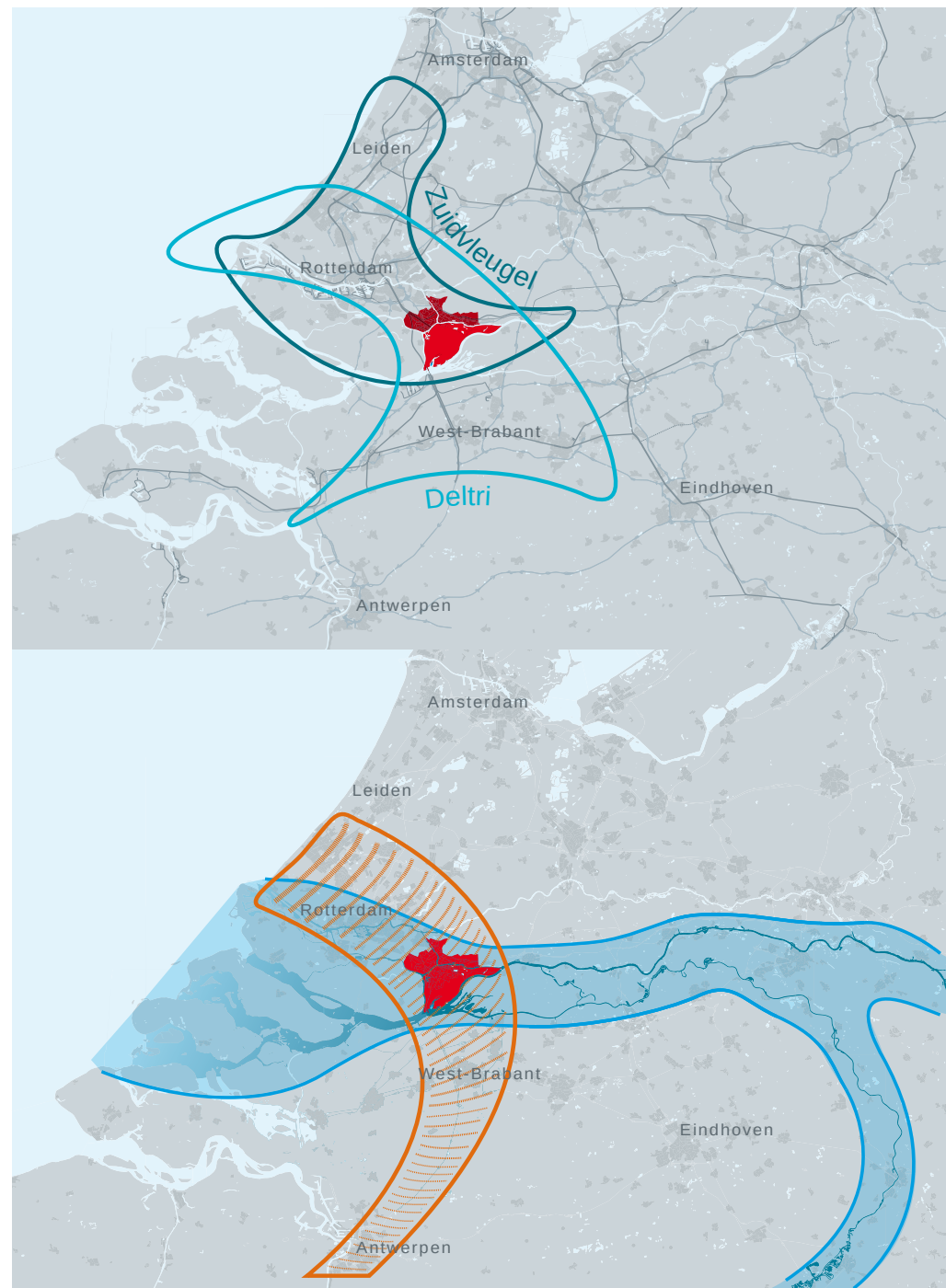
Dordrecht staat niet op zichzelf maar maakt onderdeel uit van verschillende (bestuurlijke) netwerken en samenwerkingsverbanden.

Dordrecht kiest daarin voor een positie als stad in de delta, omdat dit het beste bij het profiel past.

De volgende samenwerkingsverbanden zijn voor Dordrecht op dit moment vanuit het oogpunt van lobby, afstemming en gebiedsontwikkeling het meest relevant:

De Drechtsteden
De Zuidvleugel
DelTri

Op de afbeeldingen hiernaast zijn de bestuurlijke grenzen van de samenwerkingsverbanden aangegeven op de bovenste afbeelding en de positiebepaling als stedelijke regio in de Delta op de onderste afbeelding.



3.1 De Drechtsteden

De Drechtsteden profileren zich als “Samen stad aan het water”, met als speerpunten de historische binnenstad van Dordrecht, de maritieme sector en de landschappen.

De Drechtsteden functioneren als verlengd lokaal bestuur waarin de gemeenten opereren vanuit hun lokale identiteit.

Dordrecht vervult hierin de rol van centrumgemeente, waar de belangrijkste concentratie van voorzieningen is gelegen.

De samenwerking binnen de Drechtsteden levert voor alle gemeenten schaalvoordelen op.

3.2 De Zuidvleugel

De Zuidvleugel is het gebied in het zuidwesten van de Randstad, binnen de grenzen van de provincie Zuid-Holland. Het is één van de dichtstbevolkte regio's van Europa.

De Zuidvleugel wil uitgroeien tot een vitaal, hoogwaardig ingericht en goed bereikbaar metropolitaan gebied.

De stedelijke regio's, de provincie Zuid-Holland en de steden Den Haag en Rotterdam zijn de deelnemende partners.

Er wordt samengewerkt op het gebied van de economie (investeringsagenda) en de verstedelijkingopgave (wonen, urbanisatie en vestigingsfactoren). Dit is deels een publiek-private samenwerking.

Het in samenhang met de ruimtelijk-programmatische opgaven verbeteren van de bereikbaarheid per regionaal openbaar vervoer in de brede Zuidvleugel krijgt gestalte in het project Stedenbaan+ van de Randstad.

De Zuidvleugel kent twee belangrijke instrumenten:

De gebiedsagenda (MIRT; Meerjarige Investeringsprogramma Ruimte en Infrastructuur). Dit is een instrument voor het vaststellen en prioriteren van oplossingen voor knelpunten in de Zuidvleugel die de mobiliteit en economische groei belemmeren. De inzet is om in samenspraak met het Rijk tot een optimale verdeling te komen van de Rijksmiddelen.

Regionale ontwikkelingsmaatschappij (ROM) Zuidvleugel. Deze ROM richt zich vooral op het gezamenlijk vermarkten van het gebied.

3.3 DelTri

Dordrecht heeft als onderdeel van de delta niet alleen banden met het noorden, maar ook met het zuidwesten.

DelTri is hierin het voornaamste platform. Het DelTri Platform is een regionaal samenwerkingsverband dat zich richt op de ontwikkeling van een maritieme en logistieke topregio gekoppeld aan de Mainport Rotterdam. Het omvat het stedelijke en economische kerngebied van de delta en bestaat uit de samenwerking tussen Rotterdam, de Drechtsteden en West-Brabant.

In internationaal perspectief heeft Nederland een sterke maritieme positie. Deze positie wordt bepaald door een samenhangend netwerk van zeehavens en achterlandknooppunten. De regio Drechtsteden maakt onderdeel uit van dit Haven Industrieel Complex.

DelTri betreft een samenwerking tussen overheden, markt-partijen en maatschappelijke organisaties en richt zich voornamelijk op een duurzame ontwikkeling van de maritieme en logistieke topregio waarin drie opgaven centraal staan: economie, bereikbaarheid en leefkwaliteit. Dit sluit aan bij de economische focus van Dordrecht.



4. Profiel en structuur van Dordrecht

In dit hoofdstuk beschrijven we de kernkwaliteiten van Dordrecht. Zij vormen de basis waaraan we de ontwikkeling van de stad spiegelen.

Die kwaliteiten worden deels gevormd door de inwoners, deels door de fysieke kenmerken van de stad. Beide zijn van invloed op de kansen en opgaven van Dordrecht.





4.1 Samen Stad

Mensen maken de stad en hun rol in de ontwikkeling van de stad wordt steeds belangrijker. Daarom is een profiel van de stad niet compleet zonder het profiel van haar inwoners.

Voor Dordrecht geldt: wij zijn ondernemend van geest, willen dingen voor elkaar brengen. Soms zijn wij ook eigenzinnig en dwars, met de wil om tegen stromingen in toch vooruit te komen. Wij zijn van nature pragmatisch en doen nuchter bijzondere dingen. Wij scheppen daar niet over op, zijn eerder bescheiden.

Dordrecht heeft circa 119.000 inwoners en is daarmee qua grootte de 22ste stad van Nederland.

Er zijn iets meer gezinnen met kinderen en iets minder jongeren dan in Nederland als geheel.

Ook wat betreft etniciteit en arbeidsparticipatie wordt rond het landelijk gemiddelde gescoord.

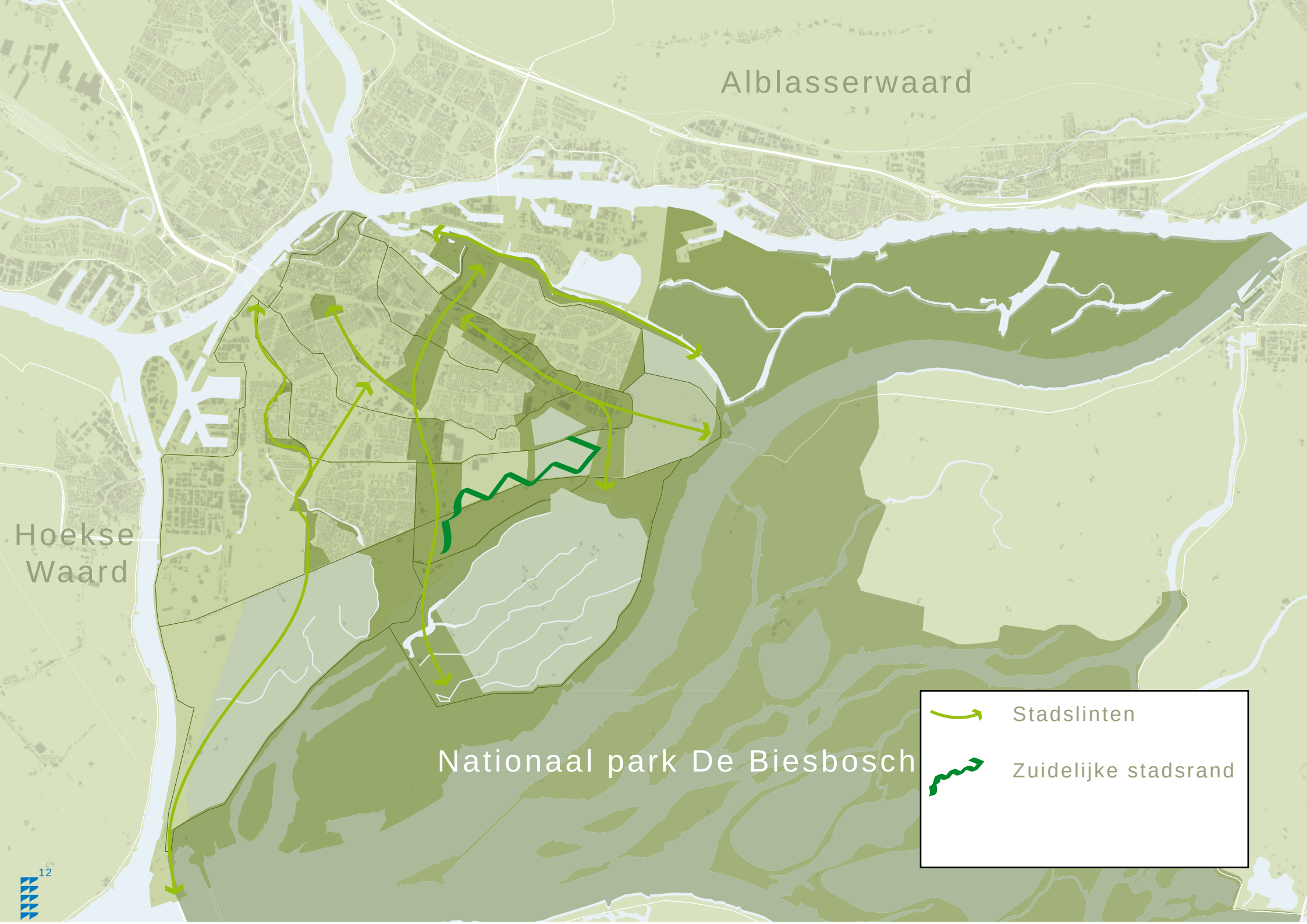
Er zijn sterke sociale structuren aanwezig, bijvoorbeeld op het gebied van sportvoorzieningen en het verenigingsleven. Veel inwoners hebben een sterke betrokkenheid bij de stad.

Kansen en opgaven

De aantrekkingskracht van Dordrecht op kansrijke bevolkingsgroepen laat te wensen over. De aanwezigheid van een historische binnenstad en de ligging van de Drechtsteden in een natuurrijke omgeving zijn op zich aantrekkelijk, maar blijken niet voldoende. De aantrekkingskracht wordt belemmerd door een tekort aan stedelijke voorzieningen, waar de laatste jaren een inhaalslag op gemaakt wordt. Ook is het aandeel duurdere woningen in een aantrekkelijke woonomgeving relatief klein.

Met het grootste deel van de inwoners van Dordrecht gaat het goed: Zij participeren in de samenleving, ze zijn in staat om voor zichzelf en anderen te zorgen en een bijdrage te leveren aan een sterke samenleving.

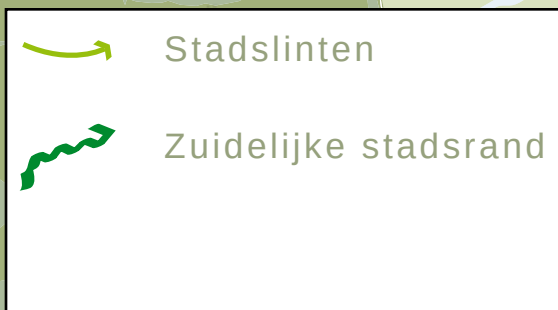
Een klein deel blijft achter. Deze groep heeft (gevraagd en ongevraagd) behoefte aan zorgvoorzieningen, voorzieningen die ondersteuning bieden aan het leefbaar houden van de persoonlijke situatie, of voorzieningen die hen toerusten om weer maatschappelijk te participeren.



Alblasserwaard

Hoekse
Waard

Nationaal park De Biesbosch



4.2 Stad aan de Biesbosch

Dordrecht is sterk verweven met het Nationaal Park De Biesbosch. De bevers, symbool van de Biesbosch, zijn tot ver in de stad waargenomen.

De Biesbosch heeft, als uniek zoetwatergetijdengebied, een zeer hoge ecologische waarde en ook toenemend een belangrijke recreatieve betekenis.

De nabijheid van stad en natuur speelt een belangrijke rol in de aantrekkelijkheid van Dordrecht. Het groen in en rond de stad is een onmisbaar element voor ontspanning en aange-naam vertoeven van de inwoners en bezoekers.



Groen- blauwe stadslinten

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

De Wantijzone,
De Amstelwijckzone,
De Corridor en
de Dordwijkzone.

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

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

De zuidelijke stadsrand: een publieke, groene ruimte

Groen en water, polders en dijken met bomen erlangs, onverwachte afwijkende functies, het coulissenlandschap, de herkenbare dijkstructuur. Het maakt de stadsrand tot een afwisselend landschap.

De kwaliteitspeilers van het gebied nu en in de toekomst zijn de ruimtebeleving en wijsheid van het landschap, water-randen, historie en erfgoed en de natuur dicht bij de stad. Het is een gebied vol beleving, waar het goed ontspannen en recreëren is.

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

Buitengebied

Het polderlandschap is cultuurhistorisch van grote waarde. Door de (deels) grootschalige landbouw hebben de polders ook een economische betekenis. Naast de landbouwgebieden zijn er grote natuur- en recreatiegebieden, die onderdeel zijn van de Biesbosch. De noordoostkant en de zuidkant van het eiland maken deel uit van de nationale ecologische hoofd-structuur.

Door een goede zonering kunnen landbouw, natuur en recreatie naast elkaar bestaan en zich verder ontwikkelen.

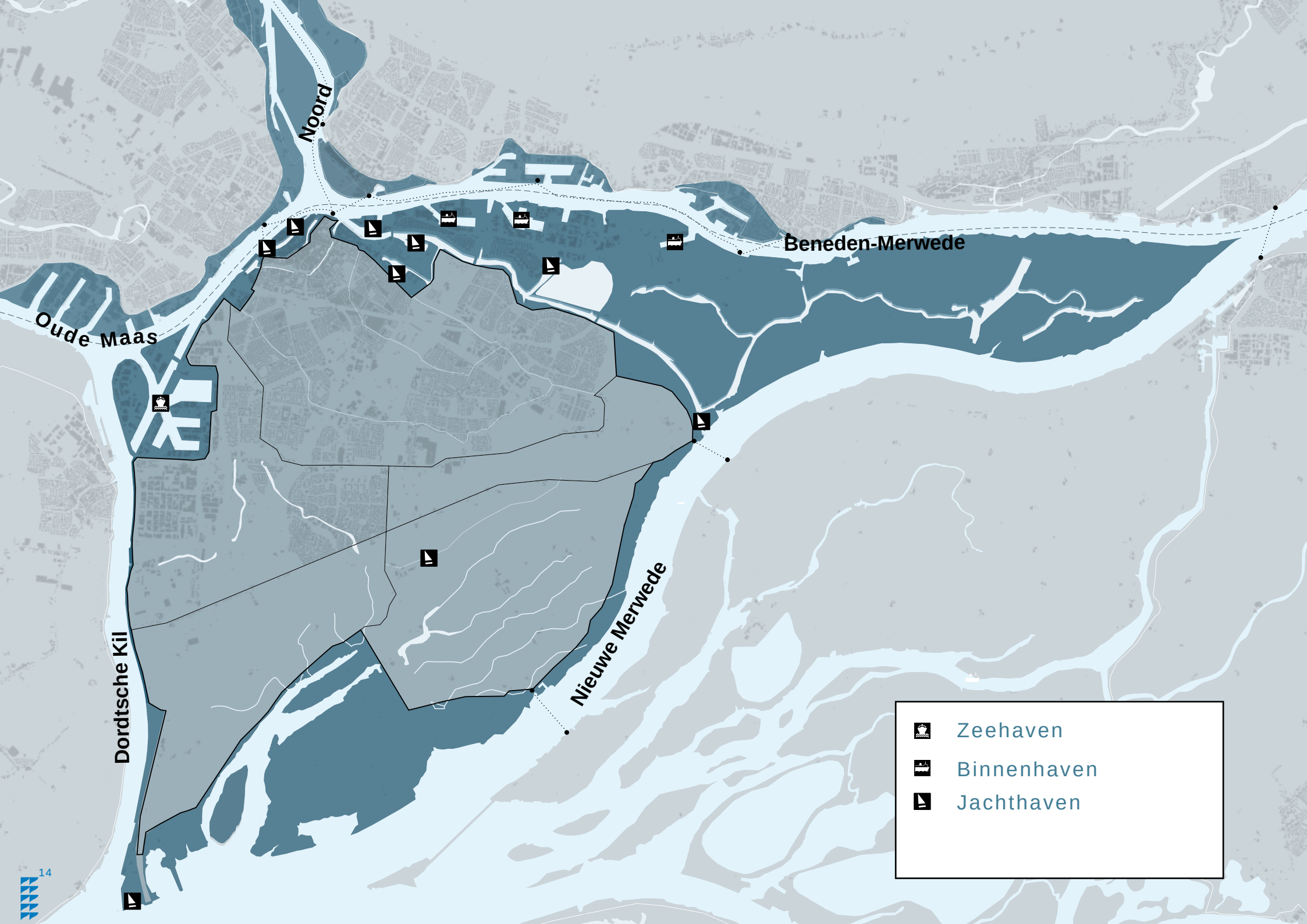
Kansen en opgaven

De verschillende natuur- en recreatiegebieden zijn nog versnipperd. Ook de doorgankelijkheid van het buitengebied en de verbindingen met de stad zijn niet optimaal. Wanneer deze verbeterd zouden worden door onder meer fietspaden, veerverbindingen en recreatieve en natuurlijke verbinding-zones komt een groot aaneengesloten natuur- en recreatie-gebied beschikbaar.

Een aantal locaties in het buitengebied lenen zich vanwege de ondergrond niet goed voor andere functies. Dit betreft de voormalige stortplaatsen Crayenstein-West, Transberg en de Derde Merwedehaven. Deze locaties zijn mogelijk interessant om als energielandschap in te richten.

Nieuwe ontwikkelingen zoals stadslandbouw kunnen een extra impuls leveren aan het groen in de stad en in de zuidelijke stadsrand. Ook zijn hier (binnen de verstedelijkingscon-tour) mogelijkheden om te voorzien in groene en landelijke woonmilieus. Dit segment ontbreekt in Dordrecht nagenoeg.





	Zeehaven
	Binnenhaven
	Jachthaven

4.3 Stad in de delta

Dordrecht heeft haar bestaan te danken aan de ligging in de delta van Rijn en Maas. Deze ligging bepaalt de ontwikkeling van de stad wat betreft vervoer, economische activiteiten, recreatie en de mogelijkheden voor bijzondere woonlocaties.

Waterveiligheid

Dordrecht ligt in het rivierensysteem precies op het punt waar de invloed van de zee en de rivier elkaar ontmoeten. Daardoor is de stad extra gevoelig voor de gevolgen van klimaatverandering.

Een deel van de stad, het historische havengebied, de zeehaven en de Staart en de natuurgebieden Hollandse en Sliedrechtse Biesbosch, ligt buitendijks en daarmee onder directe invloed van de omliggende rivieren. De invloed van eb en vloed en de invloed van hoge en lage rivierafvoeren is hier dagelijks voelbaar.

Kansen en opgaven

De verwachting is dat de waterstanden op de rivieren rond Dordrecht door de klimaatverandering een halve meter per 100 jaar stijgen en dat hoge waterstanden (piekafvoeren) zullen optreden op de rivieren. Als gevolg hiervan neemt buitendijks het risico op hoog water en het onderlopen van de kades en overstromingen toe. Met name in de relatief laaggelegen binnenstad kan dit tot grote problemen leiden. Binnendijks nemen het risico en de gevolgeffekten van een dijkdoorbraak toe. Vooral een doorbraak bij de Kop van 't Land heeft een groot effect.

Op de langere termijn zijn nieuwe structurele maatregelen nodig om de waterveiligheid op het eiland van Dordrecht te waarborgen. Vanwege de kenmerken van Dordrecht liggen hier kansen om dit op een innovatieve manier te doen, waar ook andere Deltasteden in de wereld van kunnen leren. Zelfredzaamheid is hierin het overkoepelende begrip.

De economische waarde van ligging aan het water

Dordrecht beschikt met de zeehavens en bedrijventerreinen aan de Dordtse Kil (Westelijke Dordtse Oever) en de Merwedehavens aan de noordzijde van de stad over een belangrijk aanbod aan droge en natte bedrijventerrein. De zeehavens zijn onderdeel van het havenbedrijf van Rotterdam en een deel van de bedrijventerreinen voorzien in een bovenregionale behoefte.

Kansen en opgaven

De bereikbaarheid van het zeehavengebied vanaf de A16 is ontoereikend. Voor een succesvolle doorontwikkeling zal de ontsluiting als een van de belangrijkste randvoorwaarden verbeterd moeten worden. Aangezien er nog ruimte is voor meer transport over water liggen er kansen voor een verschuiving in de modal split van weg naar water.

In de toekomst wordt een forse uitbreiding van de binnenvaart voorzien, ondanks het feit dat deze sector nu in zwaar weer verkeert. De stad en regio hebben een kans hierop in te spelen door faciliteiten aan te bieden, zoals bunkerschepen,

ligplaatsen en overslaglocaties.

Bijzondere aandacht bij de economische ontwikkeling vragen de leefbaarheid en de milieuaspecten, waaronder de omgang met gevaarlijke stoffen op gemengde bedrijventerreinen.

De recreatieve waarde van ligging aan het water

De wateren rondom het Eiland van Dordrecht behoren tot de drukst bevaren scheepsroutes van Europa. Hiermee is recreatief medegebruik niet altijd eenvoudig te combineren. Dit geldt vooral aan de noordwest zijde van het eiland. In de binnenstad en bij de Moerdijkbrug zijn jachthavens gelegen vooral voor grotere boten. Het Wantij en de (Sliedrechtse) Biesbosch zijn vooral geschikt voor recreatief gebruik door kleinere boten: kleine motorboten, kano's en roeiboten.

Kansen en opgaven

De mogelijkheden van watersport zijn in Dordrecht in nog niet volledig uitgeput.

Water als kwaliteit in woon- en leefmilieu

Water kan een bijzonder woonmilieu opleveren dat de identiteit van Dordrecht versterkt. Zeker als oeverlocaties ontwikkeld worden volgens het concept "floodproof bouwen" waardoor een open, maar veilige relatie met het water ontstaat. Samen met de Drechtsteden worden al enige jaren delen van de oevers herontwikkeld tot gemengde stedelijke gebieden, zodat de Drechtsteden hun blik weer op de rivieren richten.

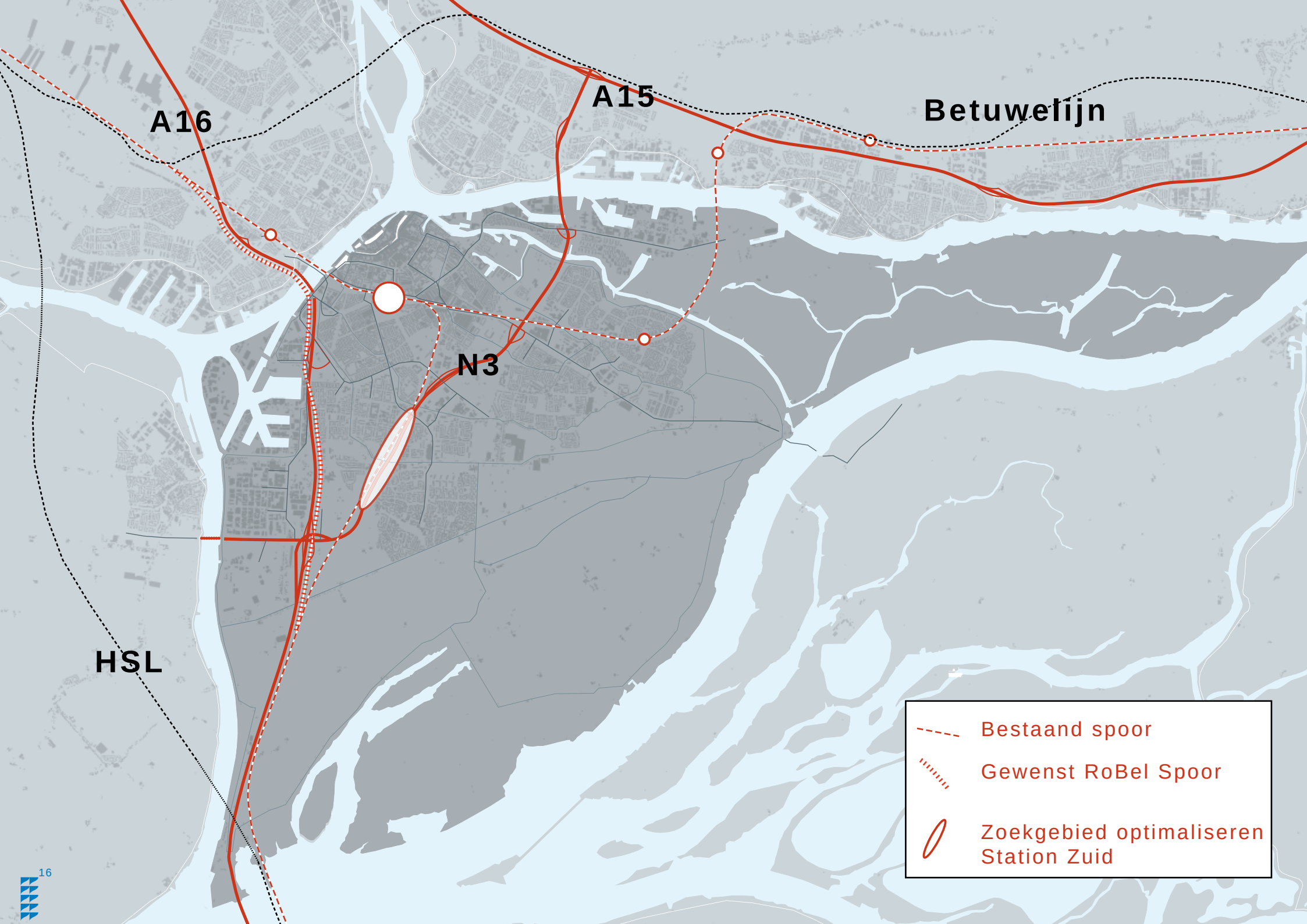
Ook het personenvervoer over water draagt sterk bij aan de identiteit en aantrekkelijkheid van stad en regio. Het waterbusnetwerk blijft zich verder ontwikkelen en leent zich bij uitstek voor woon-werkverkeer, doordat de fiets meegenomen kan worden. Op de langere afstand is het ook aantrekkelijk voor (toeristisch) bezoek aan de stad en regio.

Kansen en opgaven

Door de verschuiving en groei van de bedrijven op de waterflanken van de stad is de nabijheid van de rivieren in een groot deel van de stad gecamoufleerd en daardoor niet merkbaar. De beleefbaarheid van de oevers in het stedelijke gebied kan verbeterd worden, deels door maatregelen in de openbare ruimte, deels door woningbouw. Er zijn op verschillende plekken langs de oevers nog mogelijkheden om woningen te bouwen.

Uitbreiding van de veerverbindingen in aantal en in vaartijden kan ook de aantrekkelijkheid van de stad verder vergroten. Bijvoorbeeld doordat de Brabantse Biesbosch (nog) beter bereikbaar wordt.





A16

A15

Betuwerijn

N3

HSL

- Bestaand spoor
- Gewenst RoBel Spoor
- Zoekgebied optimaliseren Station Zuid

4.4 Stad aan Europese corridors

De Drechtsteden maken deel uit van belangrijke Europese corridors: de verstedelijkte zone tussen Amsterdam en Antwerpen en de industriële zone tussen de mainports Rotterdam, Antwerpen en het achterland. De ligging van Dordrecht aan de transportcorridors (A16, N3, spoor en water) is een belangrijke vestigingskwaliteit.

Het spoor

Het spoor en de spoorbruggen verbinden de stad met andere steden en regio's. Het spoor vervult zowel voor het personen- als het goederenvervoer een belangrijke functie in het landelijk netwerk.

Dordrecht heeft nu een goede (intercity) verbinding op de noord-zuid as.

De oost-west verbinding is met de Merwede-Lingelijn in combinatie met het busvervoer goed verzekerd. De aanwezigheid van deze verbindingen levert een belangrijke bijdrage aan de aantrekkelijkheid van de stad, onder meer doordat hierdoor vanuit Dordrecht en de Drechtsteden veel arbeidsplaatsen bereikbaar zijn.

Kansen en opgaven

Rijksdoelstellingen op het gebied van spoorvervoer voorzien in een sterke groei van zowel goederen- als personenvervoer. De ontwikkeling van de Stedenbaan Zuidvleugel is een middel om de groei van het personenvervoer op te vangen. Voor Dordrecht levert dit kansen op voor het realiseren van twee nieuwe stations.

De huidige intercitykwaliteit van Dordrecht staat echter onder druk. Het behoud hiervan vraagt voortdurende alertheid, lobby en samenwerking met bijvoorbeeld de Brabantse steden.

Een keerzijde van het spoor is het vervoer van gevaarlijke stoffen door de stad. Dit leidt vanuit het oogpunt van veiligheid tot onacceptabele risico-overschrijdingen, alsmede beperkingen in ontwikkelmogelijkheden. Het vertaalt zich deels in bebouwingsvrije zones langs het spoor, deels in een kritische blik op de functies die we in dit gebied toestaan. In een zone van 200 meter langs het spoor mogen geen nieuwe functies worden gesitueerd gericht op de vestiging van zogenaamde "beperkt kwetsbare personen" (lagere scholen, buitenschoolse opvang, creches, ouderenvoorzieningen, verzorgingstehuizen en ziekenhuizen).

De weg

De bereikbaarheid van de stad wordt uiteraard ook bepaald door de verbindingen via de Rijkswegen, de kwaliteit van de doorstroming daarop en de aansluiting van hoofdwegennet op het onderliggende wegennet.

In het hoofdnet wordt onderscheid gemaakt in:

- bovengemeentelijke doorstroomwegen (zoals de A16 en de N3)
- gemeentelijke doorstroomwegen (zoals de Laan der VN)
- Stadswegen (zoals de Copernicusweg, Provincialeweg of Krispijnseweg).

Voor dit hoofdnet staat de kwaliteit van de verkeersafwikkeling voorop. Buiten de hoofdstructuur, in de woongebieden, heeft de leefbaarheid de prioriteit.

De N3 heeft een belangrijke functie in het vervoer van gevaarlijke stoffen. Rondom deze infrastructuur mogen binnen 100 meter geen nieuwe functies met vestiging van zogenaamd "beperkt kwetsbare personen" worden gesitueerd. De ontsluitingswegen van de grotere bedrijven- en industrieterreinen zijn aangewezen als gemeentelijke routes voor gevaarlijke stoffen. Ligging aan een dergelijke route is een dwingende randvoorwaarde voor de vestiging van bedrijven die zich bezighouden met productie, op- en overslag van grotere hoeveelheden gevaarlijke stoffen. De overige terreinen zijn in principe niet geschikt voor de vestiging van dit type bedrijven.

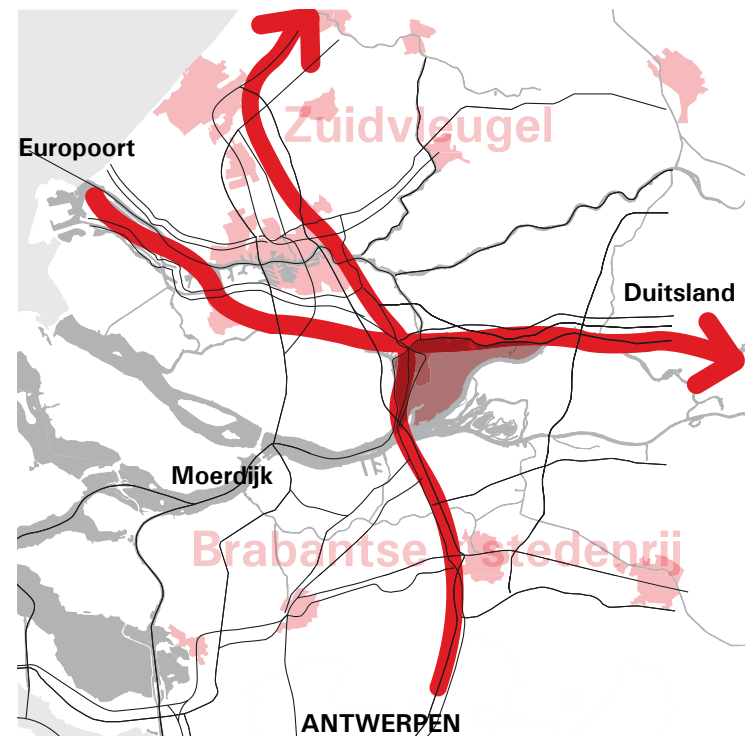
Kansen en opgaven

Het toenemende autogebruik legt een grote druk op de fysieke- en de milieucapaciteit van het verkeersnetwerk. Dat levert problemen op ten aanzien van de luchtkwaliteit, geluid en fijn stof. Mede hierdoor wordt het interessanter om in te zetten op andere vervoersmogelijkheden zoals de fiets.

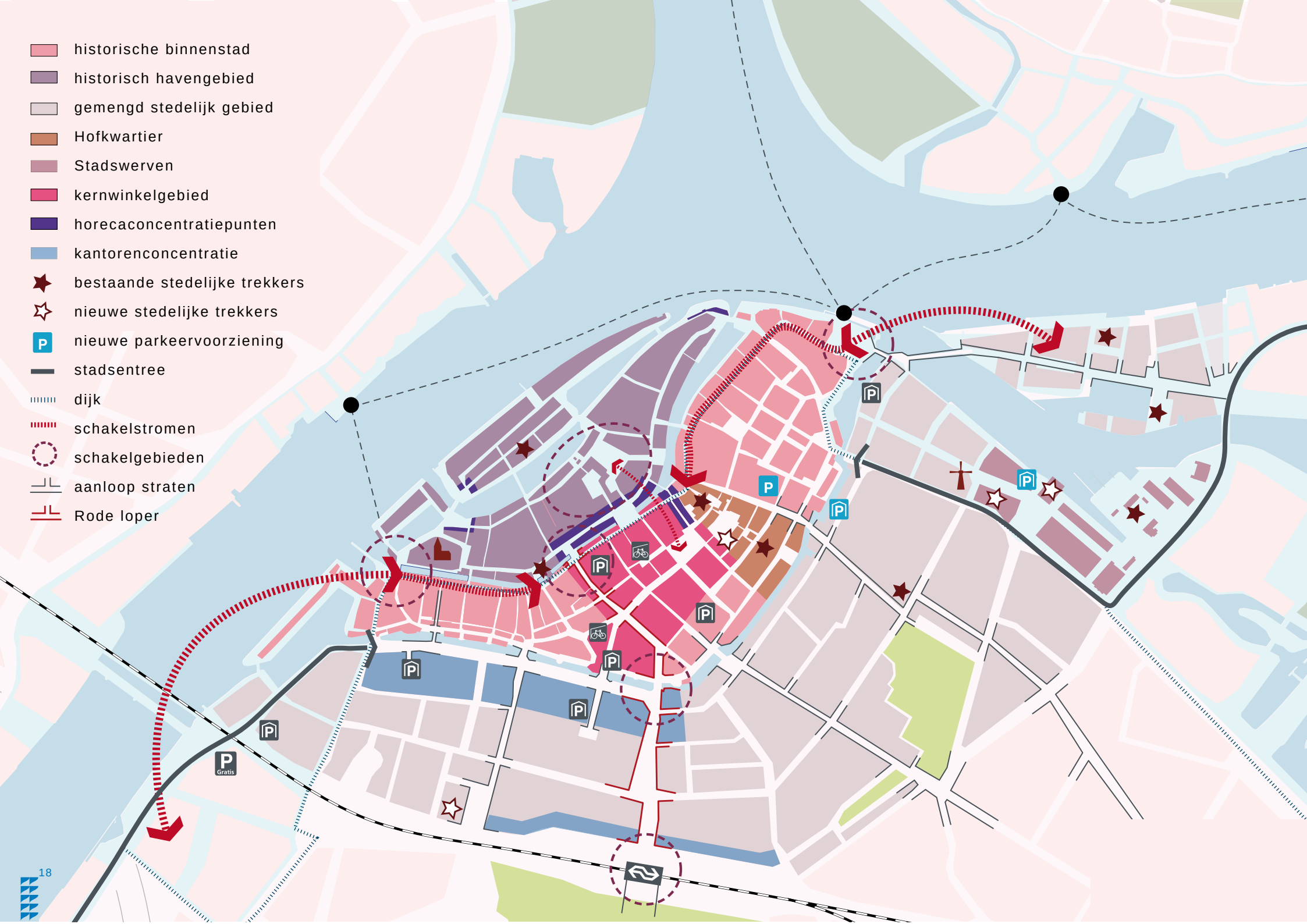
Ook de rijkswegen zorgen voor milieuproblemen in de vorm van vervoer van gevaarlijke stoffen, knelpunten in de luchtkwaliteit en geluidsoverlast.

Voor de fysieke capaciteit en doorstroming is een aanpassing van het huidige knooppunt van de A16 met de N3 noodzakelijk. Ook leidt dit tot een betere bereikbaarheid van de westelijke industriegebieden en zal de luchtkwaliteit verbeteren door een betere doorstroming van het verkeer.

Het rijk houdt rekening met een verbreding van de A16 in de toekomst om de doorstroming te bevorderen. Om de bereikbaarheid vanuit het oosten ook in de toekomst optimaal te houden kan het wenselijk zijn om ook op strategische plekken langs de N3 ruimtereserveringen te doen.



- historische binnenstad
- historisch havengebied
- gemengd stedelijk gebied
- Hofkwartier
- Stadswerven
- kernwinkelgebied
- horecaconcentratiepunten
- kantorenconcentratie
- bestaande stedelijke trekkers
- nieuwe stedelijke trekkers
- P nieuwe parkeervoorziening
- stadsentree
- dijk
- schakelstromen
- schakelgebieden
- aanloop straten
- Rode Ioper



4.5 Historische stad

De kwaliteit van het cultureel erfgoed van Dordrecht is, ook internationaal gezien, buitengewoon. Dordrecht bezit meer dan 1000 monumenten en één van de gaafste historische stadsgezichten met een bijna nog volledig in tact zijnde middeleeuwse structuur. Het heeft één van de meest geschilderde rivierfronten van Europa. In Dordrecht hebben belangrijke historische gebeurtenissen plaatsgevonden, zoals de eerste vrije Statenvergadering van Holland die in 1572 in 't Hof plaatsvond.

Wij zien de historische binnenstad als een van de parels van Dordrecht. De relatie van de (deels buitendijkse) ligging aan het water maakt de Dordtse binnenstad uniek ten opzichte van andere Nederlandse steden.

Kansen en opgaven

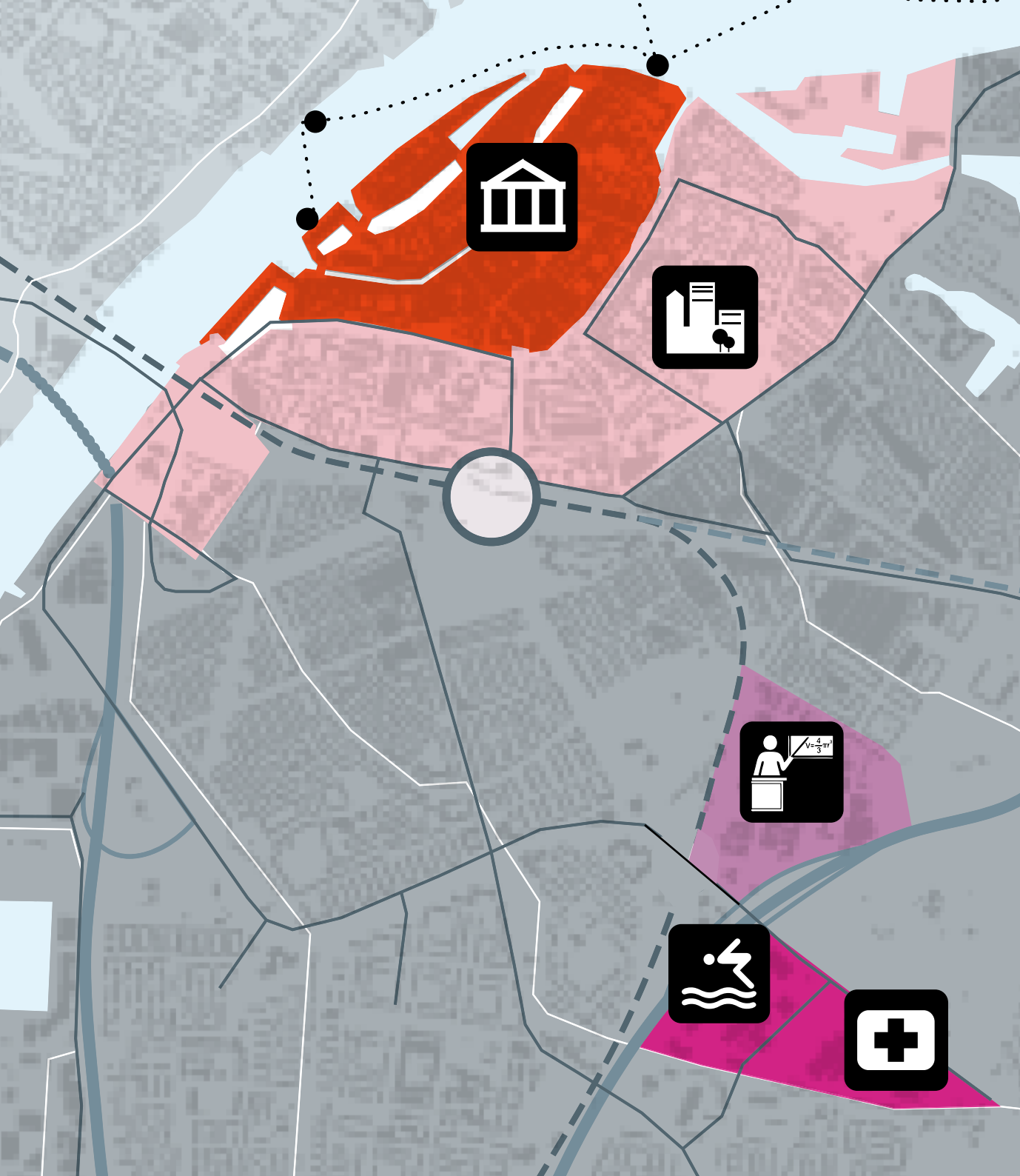
In de jaren zestig is een deel van de historische bebouwing in de Binnenstad gesloopt. Dit heeft locaties opgeleverd die nog steeds niet goed functioneren, zoals de Grote Markt. Ook is de kwaliteit van de randen van het Statenplein nog niet optimaal.

Het aantal horecavoorzieningen in Dordrecht ligt achter bij andere vergelijkbare centrumsteden. Op het gebied van culturele voorzieningen is de achterstand de laatste jaren ingelopen en heeft Dordrecht een gevarieerd aanbod van goede kwaliteit. Omdat aantrekkelijke steden als Breda en Rotterdam dichtbij liggen is voortdurende aandacht nodig voor het interessant houden van de Dordtse binnenstad.

De winkels en de horeca in de binnenstad kunnen alleen bestaan wanneer zij voldoende aantrekkingskracht hebben. De gemeente kan dat ondersteunen door te zorgen voor concentratie van het kernwinkelgebied en een goede kwaliteit van de buitenruimte, gecombineert met een optimale bereikbaarheid.

Voor het economisch functioneren van de binnenstad is de bereikbaarheid per auto, inclusief parkeermogelijkheden, van essentieel belang. Vooral in het noordoostelijke deel van de Binnenstad zijn er nog onvoldoende parkeermogelijkheden. Het openbaar vervoer, ook over water, kan een grote rol spelen bij de opvang van bezoekersstromen. De ruimte voor auto en het openbaar vervoer in de historische binnenstad is beperkt. Wel zijn er mogelijkheden om de fietsverbindingen te verbeteren.





4.6 Moderne voorzieningenstad

Dordrecht is het centrum van de regio Drechtsteden en hier zijn ook belangrijke regionale voorzieningen geconcentreerd.

De meeste voorzieningen zijn geconcentreerd in knooppunten. Knooppunten zijn locaties die goed ontsloten zijn of kunnen worden via spoor, weg en/of water en die ontwikkelpotentie hebben. Functiemenging en ruimtelijke kwaliteit verhogen de toekomstbestendigheid van knooppuntlocaties.

Schil

In de 19^e eeuwse Schil is een gemengd milieu aanwezig van woningen, kantoren en centrumvoorzieningen. Ook zijn hier grotendeels de parkeervoorzieningen voor de historische binnenstad gelegen. Het is een aantrekkelijke vestigingslocatie voor kantoren, waarbij ingezet wordt op modernisering en verduurzaming van de huidige kantorenvorraad.

Kansen en opgaven

De Schil kent een vrij hoge dynamiek. Braakliggende terreinen, de ruimte langs het spoor en leegstaande/leegkomende kantoorpanden bieden kansen voor transformatie en het vestigen van functies waarvoor in het historische deel van de stad geen ruimte is.

De nabijheid van de A16 en het station geven goede ontwikkelingsmogelijkheden in de Schil. Tegelijkertijd zijn ze deels afhankelijk van de milieuruimte langs het spoor; deze levert nu nog teveel beperkingen op.

Stadswerven

Stadswerven is een locatie in ontwikkeling aan de rand van de historische binnenstad. De unieke kwaliteiten van de locatie dragen sterk bij aan het profiel van Dordrecht waterstad. Hier wordt aan de versterking van het woonklimaat en van het (regionale) voorzieningenaanbod gewerkt. Aan de zuidzijde van het gebied is een cultureel cluster ontwikkeld.

Kansen en opgaven

De locatie is één van de mooiste in de regio. Door de veranderde economische situatie gaat de ontwikkeling echter zeer langzaam. Grote delen van de locatie zullen gedurende langere tijd braak blijven liggen. Tijdens de langere ontwikkelperiode moeten de kwaliteiten van het gebied worden benut.

Leerpark / Gezondheidspark

Rond de N3, centraal in de stad zijn grootschalige voorzieningen gelegen die geen ruimte kunnen vinden in het fijnmazige centrum: Het Leerpark en het Gezondheidspark. De thematisering van deze twee locaties is gekozen om concurrentie met het centrum te voorkomen. De bereikbaarheid van deze locatie en de onderlinge verbondenheid tussen de verschillende functies geven richting aan de ontwikkelingen.

Kansen en opgaven

Vanwege het hoge voorzieningenaanbod dat al aanwezig is en de ruimte die nog beschikbaar is zijn er op termijn kansen voor doorontwikkeling tot een compleet stedelijk leefmilieu. Dit is echter afhankelijk van de mate waarin de veiligheidssituatie langs het spoor verbeterd kan worden. Voor het optimaal ontwikkelen van deze locatie is voorts een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer vereist.

Knooppunten overig

Er zijn meer locaties in Dordrecht die onder de definitie van een knooppunt vallen. De ontwikkelpotentie is echter beperkt vanwege de veranderde economische situatie, daarom hebben deze locaties geen prioriteit.

Dit geldt ook voor locaties die in de vorige structuurvisie als ontwikkellocatie zijn benoemd: Oostpoort blijft een bedrijfsterrein. Het Maasterras is voorlopig geen project wat actief door de gemeente wordt opgepakt. Naast marktruimte speelt hier het verbeteren van de veiligheidssituatie rond het spoor.





5. Trends en ontwikkelingen

In de periode tot 2040 zal Dordrecht te maken krijgen met een veranderende context. In dit hoofdstuk wordt uiteengezet welke voorzienbare ontwikkelingen Dordrecht het meest relevant acht.

5.1 Vergrijzing en vergroening

Voor de langere termijn wordt voor de bevolkingsomvang van Dordrecht een lichte stijging verwacht tot 2040. De omvang zal zich dan stabiliseren rond de 120.000 inwoners.

Vergrijzing en ontgroening leiden tot forse verschuivingen in de samenstelling van de bevolking van 2020 (t.o.v. 2007):

Het aantal kinderen in de voorschoolse periode (0-4 jaar) neemt met 10 procent af.

Het aantal schoolgaande kinderen (4-16 jaar) neemt met 18 procent af.

Het aantal senioren (65-74 jaar) neemt zeer fors toe met 44 procent.

Het aantal 75 plussers neemt toe met 12 procent.

De algehele veroudering leidt tot een afname van de potentiële beroepsbevolking met 8 procent.

Het aantal huishoudens van alleenstaanden zal in Dordrecht toenemen met ongeveer 40%. Het gaat in Dordrecht voornamelijk om 65-plussers. Het aantal meerpersoonshuishoudens neemt flink af.

Deze bevolkingsontwikkeling zal leiden tot een verschuiving in behoeften en daarmee consequenties kunnen hebben voor de fysiek ruimtelijke inkleuring van de stad.

5.2 Ontwikkelingen in de verzorgingsstaat: van verzorging naar eigen kracht

Er is een verschuiving gaande hoe tegen de verzorgingsstaat wordt aangekeken en welke rol de overheid daarin heeft. De Nederlandse verzorgingsstaat die primair gericht was op bescherming van haar burgers tegen externe risico's, verandert geleidelijk in een verzorgingsstaat die gericht is op activering van menselijk potentieel en op preventie.

In een activerende verzorgingsstaat gaat om het toerusten van mensen om met risico's om te gaan. Mensen krijgen meer verantwoordelijkheid voor het eigen leven en de bemoeienis van de overheid wordt minder.

De zelfredzaamheid en eigen kracht van de burger komt meer op de voorgrond; het vangnet dat de overheid biedt zal meer gericht zijn op burgers die het écht nodig hebben en het op eigen kracht of met hulp van het eigen netwerk niet redden. De overheid zal hier echter steeds minder geld voor beschikbaar hebben.

Uit onderzoek blijkt dat mensen een sterke voorkeur hebben voor initiatieven uit de samenleving zelf, als alternatief voor bestaande organisatievormen. In de "netwerksamenleving" komt de coöperatieve vorm van samenwerking weer op.

Dit is ook terug te zien in de gebiedsontwikkeling, waar sprake is van een verschuiving van toelatingsplanologie en ontwikkelplanologie naar uitnodigingsplanologie. Dit is gericht op het mogelijk maken van initiatieven van particulieren en private partijen. Hierdoor wordt optimaal gebruik gemaakt van de energie van de huidige en toekomstige gebruikers. Deze verschuivingen vragen een andere rol van de overheid, een rol die meer faciliterend is.

5.3 Nieuwe economie

De ruimtelijke en economische structuur zal mede onder invloed van de economische crisis structureel veranderen. Sleutelwoorden hierin zijn verduurzaming, innovatie en kennis.

De opkomst van internet, waardoor kennis en informatie makkelijker en vrijwel overal toegankelijk is, heeft verstrekende gevolgen voor het economisch handelen. Thuiswerken wordt steeds gemakkelijker en wijder verbreid, waardoor de behoefte aan kantoorruimte vermindert en van aard verandert. Een van de gevolgen hiervan is leegstand. Dit geldt ook voor winkels.

Winkelcentra verliezen deels hun primaire functie (verkoop van goederen) door het internetwinkelen, en proberen zichzelf opnieuw uit vinden als belevings- en ontmoetingsplek. Innovatie- en productieprocessen worden uit elkaar getrokken en kunnen zich op verschillende plaatsen in de wereld voltrekken. Daardoor wordt het voor een stad en/of regio steeds belangrijker om zich te onderscheiden door te investeren in de kennis en kwaliteit in die segmenten waarin zij uitblinken, in plaats van energie te stoppen in de hele productieketen van een sector of economische cluster.

Het investeren in kennis is een samenwerking met en gericht op de vraag vanuit het bedrijfsleven. Nieuwe opleidingen worden ontwikkeld die aansluiten bij de veranderde economie en een verbinding vormen tussen overheid, bedrijfsleven en onderwijsinstellingen.

Andere ontwikkelingen die worden voorzien zijn een overgang van maakindustrie naar de dienstensector of creatieve sector. Tegelijkertijd is er een trend waar te nemen dat maakindustrie weer terug komt naar Europa en Nederland, vooral om in de vraag naar meer duurzaam en onder goede arbeidsomstandigheden geproduceerde goederen te voorzien.

Daarnaast wordt de maakindustrie door allerlei technologische ontwikkelingen (zoals bijvoorbeeld 3D-printer) kleinschaliger en sneller een onderdeel van de lokale economie. Het maken van goederen zal altijd noodzakelijk blijven, alleen de wijze waarop dit gebeurt kan wel eens ingrijpend veranderen.

In Dordrecht en de Drechtsteden is overwegend sprake van grootschalige industriële bedrijvigheid. De vraag is of en in welke mate eerder genoemde ontwikkelingen hierop effect hebben. Hier spelen factoren een rol als mondiale verschuiving van productie- en consumptieplaatsen, kosten van energie, beschikbaarheid van beroepsbevolking en technologische ontwikkelingen.

5.4 Energietransitie

Fossiele brandstoffen worden schaarser en moeilijker te winnen. Een deel van de fossiele brandstoffen komt uit landsgebieden die politiek instabiel zijn. In het protocol van Kyoto zijn wereldwijd afspraken gemaakt om de uitstoot van CO₂ terug te dringen. CO₂ komt vooral vrij bij de verbranding van fossiele brandstoffen ten behoeve van onze energievoorziening. Naast het terugdringen van het energiegebruik wordt daardoor de noodzaak om over te schakelen naar andere, duurzame bronnen van energie steeds groter.

De energievoorziening ontwikkelt zich van een centraal systeem met energiecentrales en energietransport over grote afstanden naar een mix van centraal en decentraal (Smart Grids). Er vindt een grotere decentrale opwekking, -opslag en -vraagsturing van energie plaats. Dit verkleint de afhankelijkheid van import en prijsfluctuaties van fossiele brandstoffen.

De komende jaren zal ook in Dordrecht meer elektriciteit geproduceerd gaan worden uit duurzame, milieuvriendelijke bronnen als zon, wind en warmtenet.

Energienetwerken hebben veelal een ondergronds netwerk. In de ondergrond wordt het steeds drukker met kabels en leidingen en hoewel hier nog geen onoverkomelijke problemen zijn ontstaan, is het verstandig richting de toekomst een visie op het gebruik van de ondergrond te ontwikkelen.

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.

5.5 Klimaatverandering

De temperatuur is de afgelopen eeuw al met 1 tot 2 graden gestegen en er is onder wetenschappers een redelijke consensus dat de temperatuurstijging deze eeuw doorzet. Dit kan leiden tot hittestress, wateroverlast en verzilting, maar ook tot meer ziektes en andere vormen van landbouw.

Voor de Drechtsteden is vooral de wateropgave actueel. In het (rijks) Deltaprogramma wordt gestudeerd op maatregelen en ontwikkelingen die nodig zijn om ook volgende generaties te beschermen tegen hoogwater, te zorgen voor voldoende zoet water en forse droogteschades voorkomen. Het gaat grotendeels om ontwikkelingen op de lange termijn (tot 2100).

Voor het eiland van Dordrecht moeten we rekening houden met (aanzienlijke) fysieke opgaven. De dijkkring behoort tot één van de meest kwetsbare van Nederland.

Een van de strategieën die verder ontwikkeld wordt is het zelfredzame eiland, waarbij in het geval van een overstrooming de functies op het eiland kunnen blijven functioneren.

Tot slot

Het is moeilijk om te voorspellen hoe al deze ontwikkelingen voor Dordrecht en de regio uit gaan pakken. Dat maakt het des te belangrijker om ons op te stellen als faciliterende overheid die investeert in de dagelijkse stedelijke omgeving die de inwoners gebruiken. Zorg voor goede bereikbaarheid, wegnemen van belemmeringen om een bedrijf te starten, prettig leefklimaat en goed onderwijs. Randvoorwaarden die voor elke richting waarin de economie zich ontwikkelt van belang zijn.





6. Ambities

In 2040 zien we Dordrecht als een betekenisvolle, complete centrumstad in de regio: een stad met een sterke sociale, culturele en economische functie voor de Drechtsteden. Een mooie stad, waarin het in de eerste plaats prettig wonen is, maar ook prettig werken. Een stad die nationaal zichtbaar is en interessant om te bezoeken.

Op alle niveaus heeft Dordrecht in 2040 kwaliteit toegevoegd. Het is een stad die toekomstbestendig handelt en waarin kernkwaliteiten zijn ontwikkeld; een stad met een duidelijk profiel.

In het moderniseringsproces heeft de focus gelegen op veranderingen in de bestaande stad, zoals herstructureringsoperaties, transformatie van bedrijventerreinen en verdichtingsprojecten.

Het zijn veranderingen die samen met de bewoners en vele organisaties in de stad tot stand zijn gebracht. Door het bestaande stedelijke landschap optimaal te benutten, worden het landschap en de natuur buiten de stad zoveel mogelijk beschermd en met de stad verweven.

6.1 Aantrekkelijk Dordrecht

Dordrecht is een aantrekkelijke en levendige stad, die zorgvuldig om gaat met haar ruimte. Ruimteclaims worden met respect voor het historisch erfgoed ingepast in de bestaande stedelijke structuren. Grootschalige uitbreidingen zijn niet meer aan de orde.

Aantrekkelijk zijn vertaalt zich in de aanwezige voorzieningen, het woonklimaat, het aanwezige groen, en de bereikbaarheid van banen:

A. Een levendige binnenstad met een ontmoetingsfunctie. De binnenstad is van en voor iedereen. Er is specifieke aandacht voor:

- Versterken van het voorzieningenniveau.
- Evenementen.
- Voorkomen van leegstand in het kernwinkelgebied, onder meer door concentratie.
- Hoogwaardige herinrichting van de openbare ruimte.
- Hoger onderwijs en huisvesting studenten.
- De bereikbaarheid van oostelijke deel van het centrum.
- Reparatie van de negatieve gevolgen van het binnenstadsaneringsplan van 1962.

B. Meer diversiteit in het woningaanbod. Voldoende woningen in een bijzonder woonmilieu (groen of blauw) om de hogere inkomens te behouden en aan te trekken.

C. De zuidelijke stadsrand is ingericht als een samenhangend overgangsbied van stad naar buitengebied.

D. De Biesbosch wordt nog meer onderdeel van het Dordtse profiel.

De fysieke toegankelijkheid en bereikbaarheid spelen hierbij een belangrijke rol.

Door bestaande en nieuwe verbindingzones kunnen we de natuur van de Biesbosch als het ware tot in de stad brengen.

E. De Biesbosch is in 2020 één aaneengesloten natuur- en recreatiegebied

Op termijn liggen er kansen 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.

6.2 Sociaal Dordrecht

Dordrecht is een stad met sociale samenhang en actieve, verantwoordelijke burgers. Kwetsbare groepen worden ondersteund, zodat ook zij mee kunnen doen en niemand langs de kant blijft staan. We gaan daarbij uit van de kracht van de samenleving.

Dordrecht spant zich in voor solidariteit, maatschappelijke participatie en gedeelde verantwoordelijkheid onder de wijkbewoners door investeringen in nieuwe sociale netwerken.

Hier wordt onder verstaan:

- Het bieden van maatschappelijke ondersteuning en zorg aan mensen die dit nodig hebben.
- Mensen laten meedoen via bijvoorbeeld vrijwilligerswerk en wijkactiviteiten.
- Mensen te ondersteunen in de zorg voor zichzelf en voor anderen.
- Een bijdrage leveren aan een leefbare en veilige samenleving door middel van een gecombineerde aanpak van zorg en overlast.

Doelstellingen

A. Basis op orde: elke Dordtenaar kan zich ontplooiën.

B. We willen zorg dragen voor een voorzieningenstructuur die past bij een middelgrote stad, waarin Dordtenaren zich kunnen ontwikkelen en hun behoeften vervullen. Het gaat om een breed palet aan basisvoorzieningen. Van sportmogelijkheden tot zorg, ontspanning, werk en onderwijs.

C. Participatie bevorderen van kwetsbare Dordtenaren. Kwetsbare groepen die niet mee kunnen komen, niet participeren in de maatschappij en dit op eigen kracht niet kunnen kantelen, worden (met in achtneming van hun eigen verantwoordelijkheid) ondersteund, zodat ze mee kunnen doen in de samenleving.

6.3 Leefbaar Dordrecht

Dordrecht wil een schone en veilige stad zijn, waarvan de inwoners tevreden zijn over hun directe leefomgeving. Het woonklimaat is er aangenaam. De openbare ruimte is belangrijk voor de kwaliteit en de beleving van de stad. Dit heeft niet alleen betrekking op het uiterlijk van de straat of het groen. Ook de mate waarin men zich thuis, veilig en welkom voelt in zijn eigen straat of wijk draagt bij aan een prettige leefomgeving en de beeldvorming van de stad.

Veiligheid, bereikbaarheid en oriëntatie zijn daarbij belangrijke kwaliteitsaspecten. Een openbaar gebied waar mensen graag komen, heeft een belangrijke sociale functie. Ook de ruimtelijke en functionele relatie met de omringende bebouwing speelt een rol. Voor het tot stand brengen van sociale contacten zijn de ruimtelijke inrichting en de toegankelijkheid van publieke voorzieningen belangrijke aangrijpingspunten.

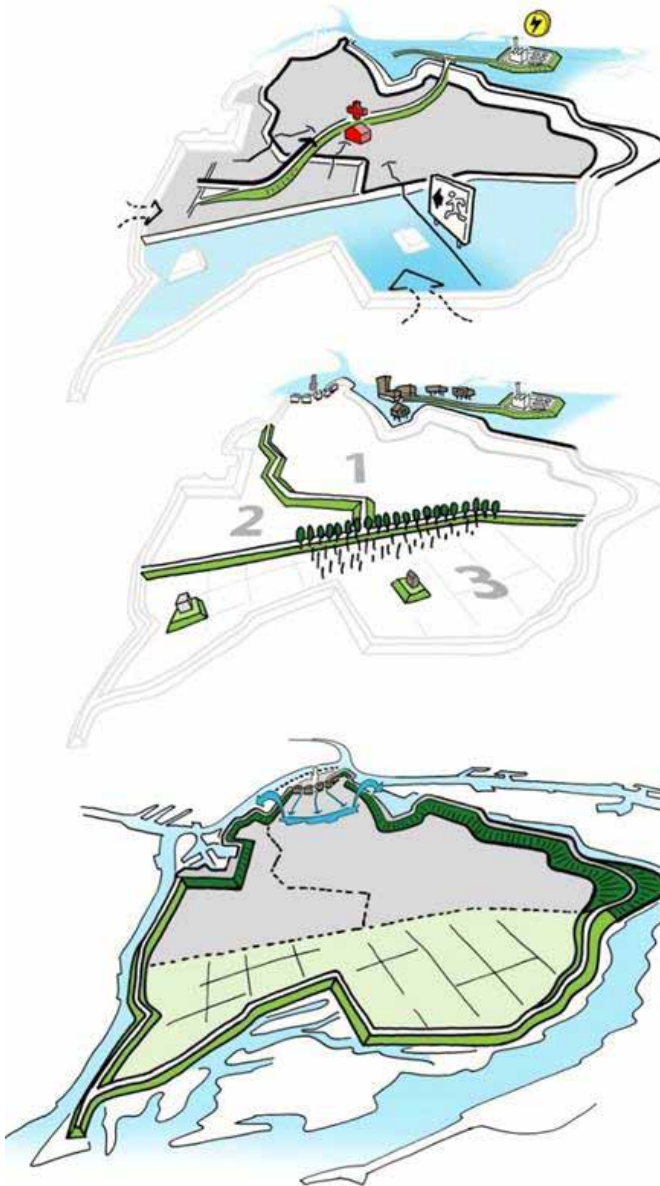
De fysieke veiligheid, met name de waterveiligheid en de veiligheid langs het spoor, is een belangrijke randvoorwaarde voor een evenwichtige ontwikkeling van de stad.

Doelstellingen

A. De gemeente streeft er naar met de inrichting en het beheer van de openbare ruimte de sociale veiligheid en leefbaarheid in de stad te verbeteren.

B. De openbare ruimte draagt bij aan de mogelijkheden van mensen met een beperking om deel te nemen aan het maatschappelijk verkeer, de mogelijkheden van kinderen en jongeren om te bewegen, te spelen en te sporten en de mogelijkheden van alle bewoners om te ontspannen, te recreëren en elkaar te ontmoeten.

C. Dordrecht er zorg voor dat de waterveiligheid ook in de toekomst is gegarandeerd. Dordrecht ontwikkelt, samen met andere partijen, innovatieve manieren om met waterveiligheid om te gaan en speelt hierin een voortrekkersrol door als proeftuin te fungeren. Hierbij is de strategie om Dordrecht in de ruimtelijke ontwikkelingen neer te zetten als zelfredzaam eiland, op basis van het principe van de "meerlaagsveiligheid" (1e laag preventie, 2e laag RO, 3e laag evacuatie).



D. Dordrecht spant zich in om van de (externe) veiligheid rondom het spoor te verbeteren met maatregelen voor de korte en de lange termijn. Op korte termijn wordt ingezet op verbeteringen van het huidige spoor. Op de lange termijn is een speciale goederenlijn in de vorm van de Robellijn de voorkeurs optie.

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.

6.4 Duurzaam Dordrecht

Dordrecht wil een stad zijn die bij haar ontwikkeling rekening houdt met de consequenties daarvan voor het milieu en de eindigheid van (fossiele) hulpbronnen.

We streven naar een goede balans tussen sociale (people), ecologische (planet) en economische (profit) belangen bij het nemen van beslissingen en het uitvoeren van activiteiten - nu en in de toekomst.

Milieudoelen worden niet eenzijdig geformuleerd, maar komen voort uit samenwerking en afstemming met andere beleidsvelden. Milieubeleid is daarmee een gezamenlijke verantwoordelijkheid, waarbij belangen worden afgewogen en keuzes worden gemaakt.

Niet elk gebied heeft dezelfde kwaliteit en kansen op verbetering. Uitgangspunt is daarom een gebiedsgerichte aanpak op maat.

Doelstellingen

A. Een Duurzaam Dordrecht:

- is klimaatneutraal in 2050.
- gebruikt zo min mogelijk fossiele brandstoffen.
- heeft een gesloten grondstoffenkringloop.

B. Op het Eiland van Dordrecht blijft ruimte voor landbouw. Voor de landbouw worden voorwaarden geschapen om zich op een duurzame manier te ontwikkelen.

C. Daarbij willen we ook stadslandbouw stimuleren in de stad, de stadsranden en op braakliggende terreinen. Stadslandbouw kan in onze ogen een belangrijke bijdrage leveren aan een duurzame ontwikkeling van de stad.



6.5 Bereikbaar Dordrecht

Dordrecht wil een stad zijn die nu en in de toekomst goed bereikbaar is over water, spoor en weg.

Doelstellingen

A. Omdat het autoverkeer blijft groeien willen we blijven investeren om de bereikbaarheid op peil te houden. Voor bestaande en nieuwe locaties willen we investeren in goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto. Wanneer de belangen van bereikbaarheid en leefbaarheid botsen, willen we gebiedsgericht maatwerk uitvoeren, om deze belangen te combineren.

B. Ontwikkeling van snel en frequent spoorvervoer, en daarbij het optimaal benutten van de beschikbare ruimte bij de stations. Het stationsgebied ontwikkelen tot een economische hub: Hoe meer mensen wonen en werken bij stations, des te groter is het aantal passagiers en des te hoger kunnen de frequenties van de treinen zijn. Ook het optimaliseren van de bereikbaarheid van alle stations per fiets, openbaar vervoer en auto is een belangrijke doelstelling.

C. Het rijk is voornemens om de hogesnelheidslijn om Dordrecht heen intensiever te gaan benutten. Dit heeft consequenties voor het aantal treinen dat in Dordrecht stopt. De gemeente zet erop in dat de frequentie en het aantal steden dat wordt aangedaan minimaal op gelijk niveau blijft.

D. Naast het intercitystation zet Dordrecht in op een station op de lijn naar Breda: een nieuw of vernieuwd station ter verbetering van de bereikbaarheid van het zuidelijke deel van Dordrecht.

E. Met de Drechtsteden wordt samengewerkt aan Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) per bus. Doorstromingsmaatregelen worden genomen op plaatsen waar congestie optreedt.

6.6 Dordrecht en de Drechtsteden in Europees verband

Met gebruik maken van de strategische ligging van de regio Drechtsteden, wil Dordrecht een sterke rol spelen op verschillende schaalniveaus: regionaal, provinciaal, nationaal en internationaal. Regionaal is Dordrecht de centrumgemeente, wat inhoudt dat regionale voorzieningen in de stad te vinden zijn. Op provinciaal en landelijk niveau wil Dordrecht zich onderscheiden met haar specifieke kwaliteiten.

De speerpunten zijn:

- De stad als centrum van innovatie, toegepaste kennis en bedrijvigheid op het gebied van waterbouw en ecologie.
- De stad als centrum van handel en logistiek, gerelateerd aan zijn strategische positie aan Europese corridors.
- De stad als trekpleister voor (water)toeristen en cultuur(historische) beleving.

Vanuit de positie in de Delta richt Dordrecht zich meer en meer op Europa.

Doelstellingen

A. Voldoende ruimte creëren voor watergebonden bedrijventerreinen

Op termijn de bedrijventerreinen die aan een kade liggen uitsluitend gebruiken voor watergebonden bedrijvigheid.

B. Dordrecht gaat de economische speerpunten op het gebied van waterbouw en het maritieme cluster benutten om de positie in Europa te versterken. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het Europese Smart Specialisation Programma. Dit betekent een bijdrage leveren aan de Europese doelstelling van duurzaam concurrentievermogen en duurzame groei die gebaseerd is op de kwaliteiten en condities van onze regio.

7. Agenda

In de agenda staan de onderwerpen en projecten waar de gemeente de komende jaren, grofweg tot 2020 actief op inzet.

Vanwege de schulden crisis en de vastgoed crisis is het ontwikkeltempo vertraagd en zijn de beschikbare budgetten verminderd. Wij verwachten dat de economische situatie definitief is veranderd. Daarom zijn er scherpe keuzes gemaakt. Voor een aantal projecten die in het verleden zijn ingezet heeft dit grote gevolgen.

De onderwerpen in de agenda hebben deels te maken met urgentie, deels met ambitie. Belangrijk is het om de randvoorwaarden voor stedelijke ontwikkeling op orde te hebben. Daarnaast willen we de aantrekkelijkheid van de stad vergroten. Er is aandacht voor hetgeen in het verleden in gang is gezet. Daarvoor wordt soms een nieuwe koers bepaald.

Tenslotte willen we enkele aanjagers benoemen die gewenste ontwikkelingen in gang kunnen zetten.

Voor ieder onderdeel van de agenda is aangegeven welke rol we voor de gemeente zien, welke investering dit vergt, waar het project geagendeerd wordt en welke partijen er bij betrokken zijn. Daarbij worden de volgende iconen gebruikt:

- 👤 - personele capaciteit
- 🏠 - grond
- € - financiële investering

Randvoorwaarden op orde

De randvoorwaarden veiligheid, bereikbaarheid en het bieden van de kansen voor zelfredzaamheid van burgers zien wij als primaire overheidstaken.

7.1 Externe veiligheid

De bestaande situatie waarin Dordrecht één van de onveiligste gebieden van Nederland is en de voorziene groei van het goederenvervoer maakt een uitgebreid pakket van maatregelen nodig om de externe veiligheid een flinke impuls te geven. Ingezet wordt op de realisatie van maatregelen op de lange, middellange en korte termijn.

Spoorlobby (1)

Dordrecht blijft bij de betrokken partners continu aandacht vragen voor het probleem op het spoor en biedt mogelijke oplossingen aan, ook die buiten het eiland en de regio liggen, zoals een boog bij Meteren en de verbinding Vlissingen-Antwerpen.

Activiteit en rol: Actieve lobby
Agendering: Nationaal (Project Hoogfrequent Spoor)
Kosten: 🗑️

Ruimtereservering

Wij zien als definitieve oplossing een robuuste goederenvervoerslijn buiten het stedelijk gebied van de Drechtsteden. De kosten voor een zogeheten dedicated goederenspoorlijn tussen Kijfhoek en de Moerdijkbrug bedragen circa € 1,2 miljard. Het tracé loopt grofweg parallel aan de A16.

Activiteit en rol: Actieve ruimtereservering in plannen en in de fysieke omgeving.
Agendering: Lokaal
Investering: 🏠

Spoormaatregelen

Voor de korte, middellange en lange termijn wordt gericht op de realisatie van bronmaatregelen: Deze maatregelen omvatten het verplaatsen van wissels, het koppelen van wissels en het aanbrengen van ontsporingsgeleiding. De kosten van deze maatregelen bedragen ca. € 11 miljoen. Deze maatregelen kunnen voor 2015 uitgevoerd zijn

Activiteit en rol: Actieve lobby
Agendering: Nationaal (Basisnet).
Andere partijen: Rijk en ProRail.
Kosten: 🗑️

Wegtransport

De A15 en de N3 blijven een belangrijke functie houden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar de Rotterdamse havens. Omdat de externe veiligheid op de N3 vooral wordt beïnvloed door de mate van verkeersveiligheid, is de aanpak van de aansluitingen met de A15 en A16 van belang. Door de aanpassing van de aansluiting N3/A16 verbeterd de doorstroming en worden kruisende verkeersbewegingen voorkomen. Hiermee wordt de kans op ongelukken met gevaarlijke stoffen verkleind en kan de risicocontour worden gereduceerd.

Door in de toekomst een mogelijke A4 zuid geschikt te maken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen kunnen de risico's in de Drechtsteden verder worden verkleind.

Activiteit en rol: Actieve lobby en ruimte reservering.
Agendering: Nationaal (Rijkswaterstaat).
Investering: 🗑️

Voor een mogelijke verbreding van de A16 op Dordts grondgebied wordt ruimte gereserveerd, evenals voor de efficiënte aansluiting van het onderliggend wegennet op de rijkswegen.

7.2 Waterveiligheid

Door de ligging van Dordrecht op het punt waar de invloed van zee en rivieren samenkomen is waterveiligheid de komende jaren een belangrijk aandachtspunt.

Deltaprogramma

Dordrecht neemt actief deel in het Deltaprogramma. Een van de opgaven is de bescherming van het buitendijkse gedeelte van de historische binnenstad. Dordrecht zet bij het Deltaprogramma in op het toepassen van het concept van meerlaagsveiligheid. Dit betekent een accent op maatwerk en stedelijke kwaliteit.

Makelaar in kennisontwikkeling

Dordrecht heeft met UFM, MARE en DeltaLife jarenlang met internationale partners kennis ontwikkeld. EcoShape is een belangrijke partner hierin. Dordrecht wil voorloper blijven in kennisontwikkeling op dit terrein.

Met de beschikbare kennis en de concrete voorbeelden zien wij een rol voor onszelf om (inter)nationale partijen op dit onderwerp bij elkaar te brengen, kennis uit te wisselen en met nieuwe ideeën en samenwerkingsverbanden te komen.

Proeftuin

De bijzondere ligging en kenmerken van Dordrecht maken het dat hier unieke kansen liggen waterveiligheidsmaatregelen in de praktijk te brengen. Dordrecht wil zich etaleren als proeftuin, zoals met adaptief bouwen (Plan Tij – Stadswerven) al gebeurd is. Bij ruimtelijke projecten wordt bekeken of er een mogelijkheid is om experimenten uit te voeren, bijvoorbeeld een multifunctionele deltadijk. Tegelijkertijd onderzoeken we hoe maatregelen ten behoeve van de waterveiligheid bij andere ontwikkelingen meegenomen kunnen worden.

Activiteit en rol:	Actieve kennisontwikkeling in internationaal netwerk; actief faciliterende rol om partijen bij elkaar te brengen.
Agendering:	Internationaal (EU subsidie) Nationaal (Deltaprogramma)
Andere partijen:	Ecoshape (consortium van overheden, kennisinstellingen, waterbouwers)
Investering:	! !

Activiteit en rol:	Actieve lobby en projectuitvoering
Agendering:	Nationaal (Rijkswaterstaat) Lokaal.
Investering:	!

7.3 Bereikbaarheid

Omdat de mobiliteit blijft groeien moeten we blijven investeren om de bereikbaarheid op peil te houden. Voor bestaande en nieuwe locaties investeren we in goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto. Wanneer de belangen van bereikbaarheid en leefbaarheid botsen, willen we gebiedsgericht maatwerk uitvoeren, om deze belangen te combineren en in balans te brengen.

Spoorlobby (2)

Voor de aantrekkelijkheid van de stad is het van belang zo veel mogelijk en zo snel mogelijke verbindingen met andere bestemmingen te hebben. Daarmee groeit het banenpotentieel en het aanbod aan bovenregionale voorzieningen wat vanuit de stad bereikbaar is.

De huidige intercitykwaliteit staat onder druk. Met de ingebruikname van de HSL is een nieuw tracé gekomen waarbij het voor treinen mogelijk is Dordrecht niet meer aan te doen. De NS wil dit spoor intensiever gebruiken, wat ten koste gaat van het aantal treinen dat in Dordrecht stopt.

De inzet is om met behoud van kwaliteit de bereikbaarheid van Dordrecht op peil te houden en minimaal gelijkwaardige alternatieve verbindingen met de verloren bestemmingen te realiseren.

Stedenbaanstations

Er wordt verkend wat de mogelijkheden zijn voor het verplaatsen van het huidige station Dordrecht Zuid om de zuidelijke stadsdelen beter te ontsluiten.

Knooppunt A16-N3 en ontsluiting DKIV

De doorstroming op het knooppunt A16-N3 stokt en daarmee verslechtert de bereikbaarheid van de stad. Voor een succesvolle ontwikkeling van DKIV is een goede aansluiting op het rijkswegennet een vereiste. Deze opgave wordt integraal bekeken om een betaalbare oplossing te realiseren.

Parkeeroplossing Oostzijde binnenstad

Voor het economisch functioneren van de binnenstad is de bereikbaarheid van essentieel belang. Meer bezoekers naar de stad vraagt om extra aandacht voor parkeergelegenheid. Wat betreft het parkeren is er op korte termijn behoefte aan meer parkeerplaatsen in het oostelijk deel van de binnenstad, met de realisatie van diverse publieksaantrekkende voorzieningen.



7.4 Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is een breed begrip, dat gebruikt wordt bij de strategie voor waterveiligheid, maar ook in het sociale domein.

Decentralisaties in het sociale domein

De verschuiving van de traditionele verzorgingsstaat naar een activerende verzorgingsstaat wordt de komende periode concreet zichtbaar in een aantal majeure decentralisaties van de rijksoverheid richting gemeenten: Awbz/begeleiding, Awbz/verzorging, jeugdzorg en participatiewet. Ook wordt de extramuralisering (scheiden wonen-zorg) verder doorgevoerd; mensen zullen veel meer dan nu het geval is zorg aan huis gaan ontvangen ipv in een intramurale setting.

Met het reeds bestaande takenpakket worden gemeenten verantwoordelijk voor vrijwel de volledige ondersteuning aan kwetsbare burgers. Alleen medische zorg en een deel van het onderwijs vallen daar nog buiten. De decentralisaties bieden kansen om de ondersteuning van kwetsbare burgers meer in samenhang te organiseren en de effectiviteit te vergroten. Tegelijkertijd zijn hiervoor fors minder middelen beschikbaar. Dat vraagt om een vangnet dat integraler, effectiever en met minder middelen wordt vormgegeven. Het individu, zijn netwerk en de samenleving als geheel zullen meer verantwoordelijkheid moeten nemen.

Arbeidsmarktbeleid

Wij streven naar een vitale (regionale) economie door middel van een actief arbeidsmarktbeleid. Werk en werkgelegenheid zijn essentieel om succesvol te zijn in dat streven. Werk is de beste garantie dat zoveel mogelijk mensen in hun eigen levensonderhoud kunnen voorzien.

Ook een betere aansluiting tussen het onderwijs en de vraag naar goede opgeleid personeel vanuit de arbeidsmarkt versterkt de economische positie van de regio.

Samenwerking tussen ondernemers, onderwijs en overheid is noodzakelijk. Wij richten ons vooral op de sectoren: marietiem/techniek, zorg en toerisme.

Hoger onderwijs

Wij zetten in op versterking van het hoger onderwijs om meer inwoners uit de stad en regio de mogelijkheid te bieden zichzelf verder te ontplooiën en aan de stad te binden. Hiermee worden de mogelijkheden vergroot voor mensen om zelfredzaam te zijn en duurzaam voor hun eigen inkomsten te zorgen.

Daarnaast heeft het positieve neveneffecten, zoals studenten aan de stad binden, nieuw creatief talent aantrekken en de regionale kenniseconomie versterken.

Andere positieve spin-offs zijn het bevorderen van de levensdigheid in de stad, hoger geschoold personeel wat aansluit bij de vraag vanuit de regionale arbeidsmarkt en een mogelijke versterking van de maritieme kenniseconomie in de regio.

Activiteit en rol: Actieve lobby
Agendering: Nationaal (Rijksoverheid en NS).
Investering: !

Activiteit en rol: Zeer actieve rol in het opstellen verkenning beste locatie Zuid; lobby
Agendering: Nationaal (Prorail, NS)
Investering: Zuidvleugel (Stedenbaan).
!

Activiteit en rol: Zeer actieve rol in het opstellen van alternatieven; actieve lobby.
Agendering: Nationaal (Rijkswaterstaat)
Investering: ! ! € €

Activiteit en rol: Zeer actieve rol in sturing proces en prioriteitstelling
Agendering: Lokaal
Andere partijen: bouwer / ontwikkelaar.
Investering: € €

Activiteit en rol: Zeer actieve rol in processturing; groot maatschappelijk effect
Agendering: Lokaal.
Andere partijen: Zorginstellingen.
Investering: ! ! €

Activiteit en rol: Zeer actieve rol in partijen sturen en aanjagen
Agendering: Lokaal
Regionaal
Zuidvleugel
Andere partijen: ondernemers en onderwijsinstellingen.
Investering: !

Activiteit en rol: Zeer actieve rol als aanjager, verbinder en i investeerder.
Agendering: (Boven)regionaal
Andere partijen: Universiteiten (TU Delft / Erasmus) en bedrijfsleven.
Investering: ! € - € €



Aantrekkelijkheid van de stad

Naast het op orde hebben van de randvoorwaarden voor stedelijke ontwikkelingen, zien we ook een rol voor de gemeente in het vergroten van de aantrekkelijkheid van de stad. Ook dit levert een bijdrage aan het verbeteren van het vestigingsklimaat.

Onze inzet op het verbeteren van de aantrekkelijkheid richt zich de komende jaren op: het centrum met zijn voorzieningen, het buitengebied en de woningvoorraad.

7.5 Centrum

Het laatste decennium is er veel in de levendige binnenstad geïnvesteerd, rondom het Statenplein, Dordts Museum, Achterom-Bagijnhof en diverse grote herbestratingen. De komende jaren wordt met de realisatie van het Filmhuis The Movies, de verbouwing van het Hof en Kunstmin en de komst van het Onderwijsmuseum in de Holland verder gewerkt aan een verlevendiging van het centrum. Belangrijk is het dat de ingezette projecten goed afgerond worden en dat daarna weer nieuwe impulsen worden gevonden voor het centrum.

Tijdelijk bestemmen

Leegstand van kantoren en winkelruimtes en braakliggende terreinen is een actueel probleem, dat naar verwachting nog jaren zal blijven bestaan. Het tast de levendigheid van de stad en de functionele mix aan, waardoor de gebieden minder aantrekkelijk dreigen te worden. Wij zetten daarom in op het moderniseren en verduurzamen van panden, en op het stimuleren van (tijdelijk) gebruik van vrijkomende gebouwen en plekken. De gemeente heeft daarbij ook een voorbeeld-functie met haar eigen panden.

Otto Dickeplein

Het Otto Dickeplein vormt de entree naar de stad vanuit de waterbus. De komende jaren verandert de rol van deze plek met de ontwikkeling van Stadswerven. Deze toegangspoort tot de binnenstad vraagt om een integrale visie op ruimtelijke en functioneel gebied.

Stadswerven

Wij geven de komende jaren topprioriteit aan de ontwikkeling van Stadswerven als toevoeging aan de historische binnenstad. De bijzondere publieksvoorzieningen zoals het Energiehuis en de bioscoop dragen bij aan de versterking van het woon-, werk- en leefklimaat van de stad. Het tempo van de ontwikkeling zal mogelijk lager liggen dan oorspronkelijk gedacht. Daarom stimuleren wij tijdelijk gebruik, zoals de Ark en de Biesboschhal, als goed middel om levendigheid te creëren en als mogelijke aanjager voor de totale ontwikkeling van het gebied.

Activiteit en rol: Actief faciliterende rol als verbinder, aanjager en voorbeeldfunctie.
Agendering: Lokaal
Andere partijen: Pandeigenaren, nieuwe initiatiefnemers.
Investering: ! € 🏠

Activiteit en rol: Actief faciliteren
Agendering: Lokaal
Andere partijen: Pandeigenaren.
Investering: ! € 🏠

Activiteit en rol: Zeer actief
Agendering: Lokaal
Andere partijen: Ontwikkelaars en andere (private) marktpartijen
Investering: € € € 🏠

7.6 Woningvoorraad

De Dordtse woningvoorraad wordt gekenmerkt door een relatief groot aandeel goedkope woningen. Mede hierdoor is er een vertrekoverschot van de hogere inkomens en een instroom van huishoudens met een laag inkomen. Dordrecht biedt huishoudens met een hoog inkomen te weinig mogelijkheden om hun woonwensen in de stad zelf te vervullen, waardoor zij uitwijken naar andere gemeenten en regio's.

Dordrecht West

Wij zetten onze inspanningen voor de stedelijke vernieuwing in de herstructureringswijken Oud- en Nieuw-Krispijn, Wielwijk en Crabbhof voort.

Wel verandert de komende jaren de scope van deze opgave. Het tempo van sloop en nieuwbouw gaat omlaag en er komt (nog) meer aandacht voor de sociale duurzaamheid en zelfredzaamheid van de bewoners.

Vogelplein

Wij willen na overeenstemming met andere partijen de komende jaren de komende jaren een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het Vogelplein. Dit is belangrijk voor de kwaliteit en uitstraling van de gehele Vogelbuurt.

Leerpark en Gezondheidspark

Het oorspronkelijke programma met bijhorende planning wordt gerealiseerd conform de mogelijkheden die de huidige marktomstandigheden bieden. Gezien het belang van deze locaties sturen wij daarnaast op tijdelijk gebruik van de gronden en de juiste functionele mix ten behoeve van de levendigheid.

Belthurepark

Wij blijven inzetten op de ontwikkeling van een bijzonder woonconcept ten zuiden van Dubbeldam. Wij zien het als een locatie waar nog mogelijkheden liggen om in het dure segment in een unieke setting een aantrekkelijk, complementair aantal woningen toe te voegen. Toevoeging van een aantal woningen in het duurdere segment blijft een van de ambities in de komende periode. Op dit moment is het onzeker of het project Belthurepark in de volle omvang uitgevoerd zal worden.

Particulier Opdrachtgeverschap

Het ontwikkeltempo en de ontwikkelstrategie zijn veranderd. Dordrecht wil daarom meer ruimte bieden aan particulieren en kleine ontwikkelingen om mensen zelf de mogelijkheid te geven woningen te bouwen.

7.7 Buitengebied

Nieuwe Dordtse Biesbosch

Er is definitief besloten tot de realisatie van nieuwe recreatie- en natuurgebieden aan de zuidkant van de stad. De komende jaren zullen wij de gemaakte afspraken uitvoeren

Activiteit en rol: Actief faciliterend; Kaders stellen en monitoren.
Agendering: Lokaal
Andere partijen: Corporaties, maatschappelijke instellingen
Investering: € € ! 🚧

Onderzoeksopgave recreatie zuidkant Biesbosch

De watersportmogelijkheden aan de noordkant van het eiland van Dordrecht zijn maximaal benut. Ook lenen de rivieren zich daar door het intensieve scheepvaartverkeer minder voor combinatie met recreatieve vaart. Vanuit de watersportpartijen in de stad is de zuidpunt aangedragen als kansrijke locatie voor verder ontwikkeling van waterrecreatie mogelijkheden. Wij willen meewerken aan het onderzoeken van deze mogelijkheid.

Activiteit en rol: Zeer actief
Agendering: Lokaal, Regionaal, Provinciaal
Andere partijen: Provincie, Waterschap, Parkschap, Staatsbosbeheer.
Investering: € € 🚧

Activiteit en rol: Passief faciliteren
Agendering: Lokaal
Andere partijen: Watersportpartijen
Investering: !

Uitvoeringsagenda Wind

Er wordt een uitvoeringsagenda wind opgesteld naar de zones Dordtse Kil IV, Dordtse Kil III, Merwedezone en Krabbenpolder - Duivelseiland, om de effecten van de mogelijke plaatsing van windturbines op deze locaties in kaart te brengen.

Activiteit en rol: Actief onderzoekend.
Agendering: Lokaal
Andere partijen: Initiatiefnemers rondom windenergie
Investering: !

Activiteit en rol: Passief faciliteren
Agendering: Lokaal
Andere partijen: Corporatie
Investering: !

Activiteit en rol: Zeer actief
Agendering: Lokaal.
Andere partijen: Ontwikkelaars en initiatiefnemers
Investering: € € 🚧 🚧

7.8 Westelijke Dordtse Oever (WDO)

De gemeente blijft uitvoering geven aan de gemaakte afspraken met partijen, waarbij wordt geïnvesteerd in de kwaliteit van de Zeehavens en Kil I, II en III zodat voldoende vestigingsmilieus beschikbaar zijn en de verplaatsingsbehoefte van bedrijven zoveel mogelijk wordt gereduceerd. Ook de realisatie en uitgifte van Dordtse Kil IV behoort tot deze afspraken. Voorwaarde voor de economische doorontwikkeling van de bedrijfsterreinen aan de westkant van de stad is wel dat de bereikbaarheid van dit gebied verzekerd is.

Activiteit en rol: Zeer actieve rol in uitvoeren convenant.
Agendering: Regionaal, Zuidvleugel
Andere partijen: Havenbedrijf, Rijkswaterstaat, marktpartijen.
Investering: € € 🚧 🚧

Activiteit en rol: Actief faciliteren
Agendering: Lokaal
Andere partijen: ontwikkelaar
Investering: € 🚧 🚧

7.9 Aanjagers

Wij willen de gewenste stedelijke ontwikkeling ook stimuleren door in te zetten op "aanjagers". Dit zijn projecten die het in zich hebben veel positieve ontwikkelingen in de stad los te maken. Een "aanjager" die zo'n ontwikkeling teweeg kan brengen is het University College. Hiernaast willen wij één of twee nieuwe "aanjagers" vinden.

University College

Met de realisatie van een university college wordt een omgeving beoogd waarbij in samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen een curriculum wordt aangeboden dat zich richt op waterbouw en ecologie. Door de te verwachten instroom van studenten samen zal hun aanwezigheid een positief (economisch) effect hebben op de binnenstad en zal het bijdragen aan het kennis- en opleidingsniveau van stad en regio.

Activiteit en rol: Zeer actieve rol
Agendering: Bovenregionaal
Andere partijen: TU Delft, kennisinstututen, bedrijfsleven
Investering: € ! !

Activiteit en rol: Zeer actief
Agendering: Lokaal
Andere partijen: Particulieren en marktpartijen
Investering: € 🚧



8. Wettelijk kader

Om de agenda tot uitvoering te kunnen brengen, staat de gemeente een aantal wettelijke sturingsinstrumenten ter beschikking. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Grondexploitatiewet (GEW) bieden de gemeente een regierol voor die ruimtelijke opgaven waar nog geen afspraken zijn gemaakt met marktpartijen. Deze regierol kan ingevuld worden door gebruikmaking van de volgende wettelijke mogelijkheden:

Locatie-eisen

De gemeente definieert ter verbetering van haar kaderstelling in een vroegtijdig stadium de kwaliteitseisen per project. De Wro maakt het mogelijk deze kwaliteitseisen op te nemen in een exploitatieplan voor bijvoorbeeld de inrichting van de openbare ruimte en de nutsvoorzieningen. De Wro maakt het verder mogelijk in een bestemmingsplan percentages voor sociale woningbouw en particulier opdrachtgeverschap op te nemen.

Kostenverhaal

De gemeente kan de wettelijk geboden mogelijkheden van kostenverhaal op twee manieren benutten:

a. Kostenverhaal op vrijwillige basis

Kostenverhaal op vrijwillige basis vindt plaats via private contracten voorafgaand aan vaststelling van het bestemmingsplan. Het staat partijen vrij alle kosten op te nemen in het contract welke gerelateerd zijn aan de ontwikkeling. Daarnaast is het mogelijk om een bijdrage voor ruimtelijke ontwikkeling te vragen, het bovenplans verevenen. Deze bijdrage dient zijn grondslag te vinden in de structuurvisie en hierbij is de denken aan maatschappelijk belangrijke functies als natuur en recreatie, maar ook aan rood voor rood-arrangementen.

Van bovenplans verevenen is sprake wanneer positieve resultaten uit bepaalde projecten ingezet worden voor onrendabele projecten.

Het is hierbij denkbaar dat de overschotten ter beschikking komen van een bestemmingsreserve bovenplanse verevening.

b) Afdwingbaar kostenverhaal

Op basis van een exploitatieplan kunnen kosten uit de kostensoortenlijst (6.2.4 BRO) afdwingbaar worden verhaald. Voor dit kostenverhaal dient voldaan te worden aan drie criteria:

- 1) profijt
- 2) toerekenbaarheid
- 3) proportionaliteit

Toepassing kostenverhaal

De gemeente streeft naar een optimaal kostenverhaal. Op dit moment vindt vooral kostenverhaal plaats op basis van private contractvorming. De gemeente blijft inzetten op dit private spoor. Het publieke spoor, met kostenverhaal via de omgevingsvergunning aan de hand van een exploitatieplan, wordt alleen ingezet als achtervang.

Zodra op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan in de Gemeenteraad het kostenverhaal niet verzekerd is, is de gemeente wettelijke verlicht tot kostenverhaal via het exploitatieplan.

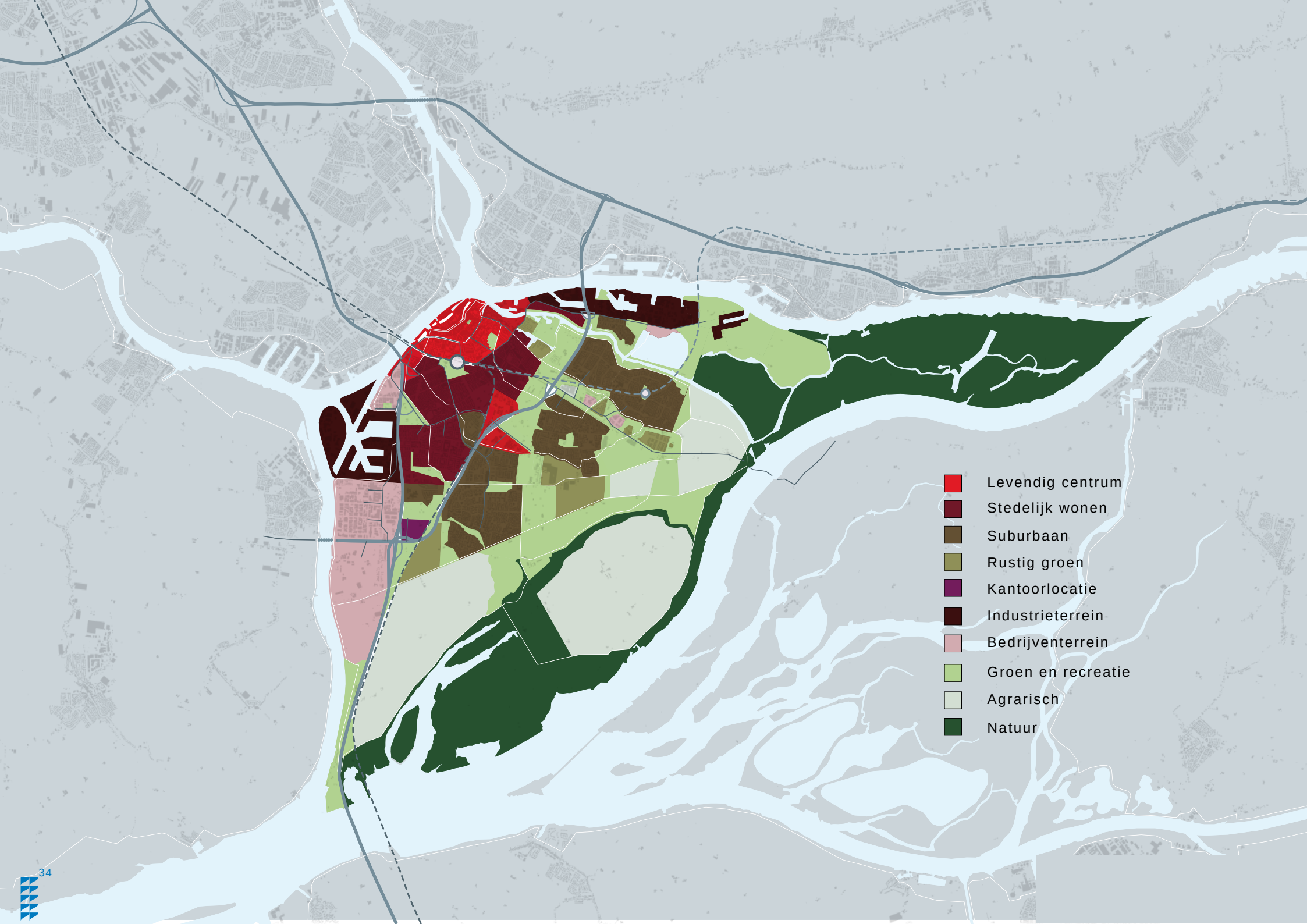
Bovenwijkse voorzieningen

Bovenwijkse voorzieningen is één van de kostensoorten op deze lijst. Een bovenwijkse voorziening betreft een voorziening van openbaar nut die het belang van één projectgebied overstijgt. Meestal gaat het om infrastructurele werken of grootschalige groenvoorzieningen. Naast deze structuurvisie is ook een nota Bovenwijkse Voorzieningen (BOVO) opgesteld. De nota Bovenwijkse Voorzieningen biedt de juridische basis voor het verhaal van kosten van de aanleg van de bovenwijkse voorzieningen. Uitgangspunt is dat de gebruiker betaalt voor de aanleg van een bovenwijkse voorziening. Als meerdere plannen baat hebben bij een voorziening worden de kosten naar rato van profijt verdeeld. In de nota Bovenwijkse Voorzieningen wordt een relatie gelegd tussen de verwachte toekomstige bovenwijkse voorzieningen en de geplande ontwikkelingsprojecten uit de structuurvisie.

In een bijlage bij de nieuwe nota BOVO wordt een matrix opgenomen met:

1. een lijst van vastgestelde bovenwijkse voorzieningen en de daartoe benodigde investeringen voor een vooraf vastgelegde periode;
 2. de procentuele toedeling van de benodigde investeringen over de betreffende projecten of over de stad als geheel.
- Binnen het exploitatieplan kan ook sprake zijn van binnenplanse verevening wanneer de overschotten en tekorten van verschillende projecten binnen één exploitatie verrekend worden. Voorwaarde hierbij is dat het resultaat van de exploitatie positief blijft.





- Levendig centrum
- Stedelijk wonen
- Suburbaan
- Rustig groen
- Kantoorlocatie
- Industrieterrein
- Bedrijventerrein
- Groen en recreatie
- Agrarisch
- Natuur

Deel 2

Toetsingskaders

In dit deel worden de beleidskaders beschreven waaraan de ontwikkelingen in de stad worden getoetst. Dit gebeurt aan de hand van 10 leefmilieus. In elk leefmilieu komen één of meer functies voor. Soms voert één functie de boventoon, soms komen meerdere functies gelijkwaardig voor. De belangrijkste verschillen in de leefmilieus worden veroorzaakt door het verschil in ruimtelijke dichtheden en de mate van functiemening.

Ruimtelijke en functionele veranderingen kunnen aan de hand van de beleidskaders gestuurd worden, zodat de helderheid van de structuur van de leefmilieus wordt versterkt. In de praktijk komt dit vaak neer op het doseren van verschil en samenhang: het vermijden van teveel verschil waardoor de samenhang verloren gaat en het vermijden van teveel samenhang waardoor teveel van hetzelfde ontstaat.

Het mozaïek van de stad

De plattegrond van de stad en het raster van het logo zijn als een mozaïek: wijken, buurten en polders zijn de tegels met ieder een eigen kleur en karakter. De rivieren, dijken, wegen, spoorlijnen en groenzones vormen als het ware de specie die alles aan elkaar verbindt. Deze netwerken bepalen de structuur van de stad.

De kleuren van het mozaïek worden vooral bepaald door de stedenbouwkundige en architectuuropvattingen uit de verschillende ontwikkelperioden van de stad; meestal ook ondersteund door een bepaalde dominerende functie. Voor het functioneel inkleuren van de stad zijn de verschillende gebieden ingedeeld in tien leefmilieus: de tegels van het mozaïek.

Cultuurhistorie

Cultuurhistorie speelt een grote rol in de beleving, identiteit herkenbaarheid en leesbaarheid van de stad. Dordrecht is de oudste stad van Holland en heeft een cultuurhistorische hoofdstructuur die bestaat uit meerdere lagen. De bovenste laag is het meest zichtbaar: de wegen, dijken, waterlopen, groenstructuren en bebouwing. De middelste laag is de bouwhistorie, die verborgen zit in de gebouwen. Vooral in de binnenstad bevinden zich achter de voorgevels vaak (sporen van) gebouwen die ouder zijn dan de buitenkant verraaft. De onderste laag is de archeologie. Onder de grond bevinden zich talloze sporen van bebouwing, wegen, dijken, waterlopen en groenstructuren. Deze laag openbaart zich bij archeologisch onderzoek. Met name de grote structuren van de bovenste en onderste laag zijn zichtbaar in het landschap of komen naar voren als de bodem bij projecten op de schop gaat. Voor de middelste laag is nader onderzoek gewenst.

Openbare ruimte

De openbare ruimte is belangrijk voor de kwaliteit en de beleving van de stad. Veiligheid, bereikbaarheid en oriëntatie zijn belangrijke kwaliteitsaspecten. Voor het tot stand brengen van sociale contacten zijn de ruimtelijke inrichting en de toegankelijkheid van publieke voorzieningen dus belangrijke aangrijpingspunten. De gemeente streeft er dan ook naar met de inrichting van de openbare ruimte de leefbaarheid in de stad te verbeteren.

Een openbaar gebied waar mensen graag komen, heeft een belangrijke sociale functie. De ruimtelijke en functionele relatie met de omringende bebouwing speelt een rol. De openbare ruimte moet vooral bijdragen aan de mogelijkheden van mensen met een beperking om deel te nemen aan

het maatschappelijk verkeer, de mogelijkheden van kinderen en jongeren om te bewegen, te spelen en te sporten en de mogelijkheden van alle bewoners om te ontspannen, te recreëren en elkaar te ontmoeten.

Het beleid in Dordrecht is vastgelegd in een handboek dat gaat over een integrale kijk op kwaliteit in de wijken.

Architectuur en stedenbouw

De te onderscheiden architectuur en stedenbouw in de verschillende stadsdelen vormen ook de basis voor het welstandsbeleid, vastgelegd in de Welstandsnota. Ruimtelijke en functionele veranderingen kunnen aan de hand hiervan gestuurd worden in het versterken van de structuur van de stadsdelen.

De verstedelijkingsvisie van Dordrecht richt zich op het inbreiden binnen een compacte stad. De verstedelijkingscontour in het buitengebied ligt vast. Verdere uitbreidingen zijn niet mogelijk.

Nieuwe woningbouwontwikkelingen in de stad richten zich op diversiteit en toevoegen van kwaliteit. Dit wordt onder andere gedaan door het afbouwen van het percentage sociale woningbouw en meer ruimte bieden aan particulier opdrachtgeverschap in alle woonmilieus en prijsklassen, wat ook betekent dat de eindgebruiker centraler wordt gesteld.

Duurzaamheid

Duurzaamheid of toekomstbestendigheid is belangrijk bij alle ontwikkelingen die in de stad plaatsvinden. Het gaat erom een balans te vinden op de onderwerpen people, planet én profit. Aan de hand van onderstaande indicatoren kan kwalitatief worden getoetst of people, planet en profit in balans zijn bij een stedelijke ontwikkeling.

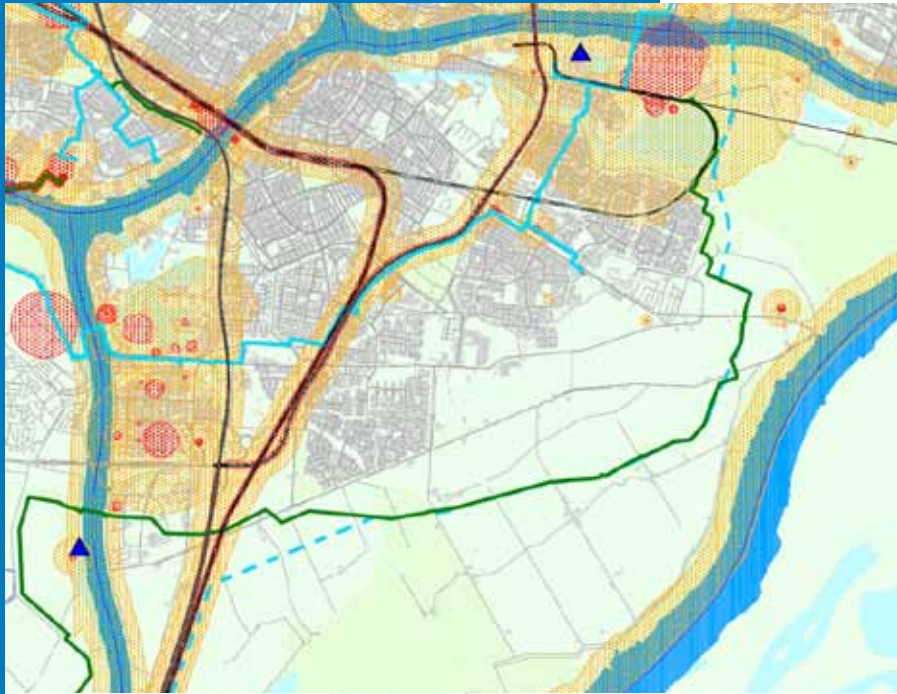
People: sociale participatie, economische en politieke participatie, kunst en cultuur, woonomgeving, veiligheid, gezondheid, onderwijs.

Planet: Natuur, bodem, grondwater, oppervlaktewater, lucht, landschap.

Profit: Arbeid, kapitaal, kennis, energie, grond- en hulpstoffen, ruimtelijke vestigingsvoorwaarden, economische structuur, infrastructuur / bereikbaarheid.

Het doel van een dergelijke toetsing is om bewust een integrale duurzaamheidsafweging te maken rondom een stedelijke ontwikkeling.

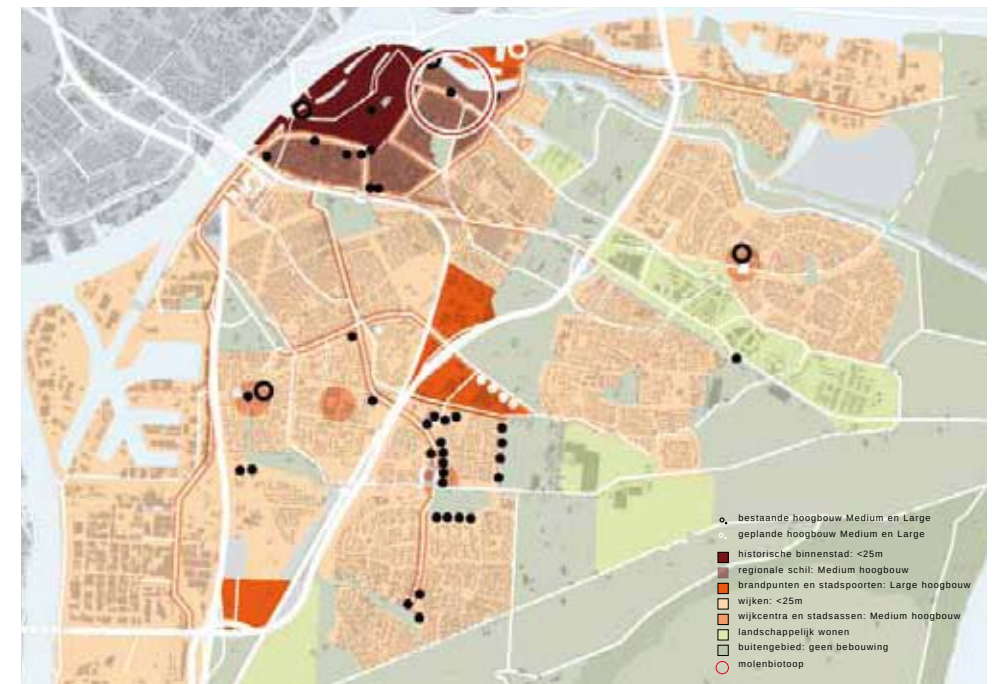




Linksboven:
Indicative kaart met risicorelevante gebieden.

Linksonder:
Indicative kaart met het invloedsgebied van het Warmtenet.

Rechtsonder:
Indicative kaart met beleidsregels rondom bouwhoogtes.



Hoogbouw

Overall ter wereld wordt steeds hoger gebouwd. Hoge gebouwen hebben grote impact op het stadsbeeld, zowel vanuit de verte als vanaf de voet van het gebouw. Hoogbouw geeft vorm aan de stedelijkheid van een plek en kan zorgen voor een bijzondere woon- of werkbeleving. Het kan een positieve bijdrage leveren aan het silhouet van de stad en een middel zijn om te verdichten. Daarnaast kan het ook negatieve effecten hebben voor bewoners van nabijgelegen panden. Daarom is het noodzakelijk een goede afweging te maken wat we in welk gebied toestaan.

Voor een Dordtse definitie van hoogbouw is de gemiddelde maat van de binnenstad als leidraad genomen. Alles wat hoger is dan 25 meter (2x de maat van de historische binnenstad) wordt gedefinieerd als hoogbouw. Daarboven worden twee categorieën gedefinieerd: medium hoogbouw, die duidelijk boven de omgeving uitsteekt tot 50 meter en large hoogbouw, tussen de 50 en 90 meter, wat qua maat concurreert met de Grote Kerktoren.

XL hoogbouw van meer dan 90 meter past niet in het beeld en de eigenheid van Dordrecht. Windmolens kunnen hier een uitzondering op vormen. Langs de Dordtse Kil is hiervoor ruimte, omdat ze daar het stedelijk beeld, de leefomgeving en het landschap het minst aantasten.

Milieu

Als onderdeel van de leefmilieus zijn eveneens richtlijnen opgenomen voor gebiedsgericht milieubeleid. Daarmee wordt op project- en bestemmingsplanniveau een koppeling gemaakt tussen ruimtelijke ordening en milieu(voorwaarden) en tevens 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. Deze richtlijn is zelfbindend, met dien verstande, dat goed gemotiveerde afwijkingen mogelijk zijn. De structuurvisie is op het gebied van milieu kaderscheppend voor plannen op een lager abstractieniveau zoals de uitwerking van een bestemmingsplan.

Tien leefmilieus

De tien leefmilieus onderscheiden zich door hun combinatie van verschillende functies, de menging van die functies, de ligging in de stad, de dichtheid en de gebruiksintensiteit. Voor ieder van deze leefmilieus is per functie indicatief uitgewerkt welke richtlijnen er worden gesteld. Soms zijn specifieke beleidsregels geformuleerd.

Met deze opzet willen we bereiken dat er meer onderscheid komt tussen de verschillende gebieden in de stad, dat functies meer van elkaar kunnen profiteren, zonder dat ze conflicteren of concurreren.

Ten opzichte van de vorige structuurvisie zijn de leefmilieus "Centrum" en "Levendig Stedelijk" samengevoegd.

Als onderdeel van de leefmilieus zijn eveneens richtlijnen opgenomen voor gebiedsgericht milieubeleid. Daarmee wordt op project- en bestemmingsplanniveau een koppeling gemaakt tussen ruimtelijke ordening en milieu en tevens een differentiatie ingevoerd, waarbij aan het ene gebied hogere milieueisen worden gesteld dan aan het andere. Deze richtlijnen zijn zelfbindend, met dien verstande, dat goed gemotiveerde afwijkingen mogelijk zijn. De structuurvisie is op het gebied van milieu kaderscheppend voor plannen op een lager abstractieniveau zoals de uitwerking van een bestemmingsplan.







Levendig Centrum

Tot dit leefmilieu behoren de Binnenstad, de Schil, Stadswerven en het Leerpark en Gezondheidspark.

Het levendig stedelijke centrum-milieu bevat de plekken in de stad met hoge dichtheden en een hoge mate van functiemenging, waar meerdere verkeersstromen samenkomen en sprake is van een goede bereikbaarheid. In deze gebieden is sprake van een sterke menging en veel combinaties van functies als wonen, kantoren en allerlei commerciële en maatschappelijke voorzieningen. De gebruiksintensiteit is er hoog.

De historische binnenstad en de 19e Eeuwse schil (inclusief Stadswerven) vormen het centrum van Dordrecht. Dit gebied is geografisch gezien centraal in de regio Drechtsteden en kenmerkt zich door veel functiemenging, een hoog voorzieningenniveau en een afwisselende bebouwing met ruimte voor grootschalige kantoren. Station Dordrecht, het busstation op de Spuiboulevard en de Waterbushaltes zijn de belangrijke openbaar vervoerspunten. De woningvoorraad in het centrum is gevarieerd met een hoge dichtheid en intensiteit.

Het Leerpark en Gezondheidspark is centraal in de stad gelegen en voor automobilisten goed bereikbaar vanaf de N3 en de Laan der Verenigde Naties. Er is een belangrijk busknooppunt, maar de aansluiting op het spoornetwerk kan worden verbeterd door uitbreiding van de OV verbindingen. Verbetering van het voor- en na transport.

Wonen

Werken

Voorzieningen

Verkeer en vervoer

Milieu

Hoogbouw

Het woonmilieu is dynamisch, met een aanbod van gemaksvoorzieningen en een optimale bereikbaarheid. De woningvoorraad is gevarieerd en zo ook de bewoners, waarbij het hoge voorzieningenniveau een belangrijk locatiecriterium voor huishoudens is. De focus voor nieuwe ontwikkelingen verschuift van kwantiteit naar kwaliteit, waarop nieuwe plannen beoordeeld zullen worden.

De historische binnenstad is een unieke locatie voor kleinschalige financiële en zakelijke dienstverlening en creatieve ondernemers. Uniek is het samenspel tussen de maritieme industrie en het historische decor in de Kalkhaven, waarbij de zwaardere milieubelasting opweegt tegen de identiteitsversterking die hiervan uitgaat.

Schil-West is een zeer geschikte locatie voor kantoren; hier ligt een sterker accent op zakelijke functies. Ondanks de leegstand in kantoren komt er geen nieuwbouwstop, maar wordt ingezet op het vernieuwen van de bestaande voorraad naar duurzame, energie zuinige kantoren. Transformatie van kantoren hoeft dus niet per se functiewijziging te betekenen. Kleinschalige bedrijvigheid (tot milieucategorie 3) is in principe inpasbaar in deze gebieden of te komen tot een gemengd woon- en werkmilieu. In het Leerpark en Gezondheidspark is met name ruimte voor werkfuncties die daar thematisch bij passen.

De binnenstad heeft het primaat als vestigingsplaats voor het belangrijkste detailhandelsareaal van de regio. Het uitgangspunt is dat ontwikkelingen in de detailhandel de binnenstad versterken. Dat betekent dat daar ook ruimte voor nieuwe, grote spelers gevonden moet kunnen worden. Aan de noordkant van de binnenstad, rond de oude havens, is sprake van menging van bedrijven, horeca, wonen en recreatieve functies in een historische sfeer. Tegelijkertijd vervult de noordkant een belangrijke functie voor de binnenvaart en cruisevaart met bijbehorende voorzieningen. Aan de oostkant van de binnenstad ligt het accent meer op culturele functies, zoals het Hofkwartier. Hoger onderwijsvoorzieningen zijn ook gewenst in dit leefmilieu, al passen grootschaligere stedelijke functies qua maat soms beter in Stads-werven of langs de Spuiboulevard. Het Leerpark en Gezondheidspark kennen grootschalige, regionale voorzieningen in de thema's onderwijs, gezondheid en sport. De sportboulevard is het grootste indoor sportcomplex van Europa. Daarnaast is er (beperkt) ruimte voor ondersteunende voorzieningen als detailhandel en horeca ten behoeve van de overige functies in dit leefmilieu.

Een goede bereikbaarheid met de auto, per fiets en met het openbaar vervoer moet gewaarborgd blijven en is een belangrijk kenmerk van dit leefmilieu. De ruimte voor auto en het openbaar vervoer in de historische binnenstad is beperkt en vooral aan de rand van de binnenstad, in de Schil, beschikbaar. Parkeer- en P&R voorzieningen zijn met name aan de rand van het centrum beschikbaar. Aan de oostzijde is nog onvoldoende parkeergelegenheid.

Bij nieuwe ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met leefbaarheid en milieueisen (lucht, geluid en externe veiligheid). Aan de toegangswegen kunnen extra maatregelen nodig zijn om de goede bereikbaarheid te garanderen. In verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen leidt dit voor zowel het spoor als de N3 tot bebouwingsvrije zones (voor wonen en werken). Binnen dit milieu bedraagt deze zone voor het spoor de grootste waarde van 33 meter gemeten vanuit het hart van het spoor of 30 meter vanaf de zijkant van het buitenste spoor. Voor de N3 bedraagt de zone de grootste waarde van 47 meter gemeten vanuit het hart van de N3 of 30 meter gemeten vanuit de rechterkant van de rechtse rijbaan.

In dit leefmilieu staan de levendigheid en het stimuleren van functies centraal. Dit kan op plaatsen verhoging van de milieudruk opleveren. Vanuit de doelen die worden nagestreefd binnen dit leefmilieu is het niet realistisch of noodzakelijk om hier te willen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet. Een geluidbelasting van 58dB is onder voorwaarden voor wonen in dit leefmilieu aanvaardbaar. Functiemenging en hoge dichtheden in combinatie met het transport van gevaarlijke stoffen op het spoor leiden tot overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Binnen dit leefmilieu wordt gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico, met een maximum waarde niet groter dan 4 maal de oriënterende waarde in de Schil.

Voor het leerpark en gezondheidspark geldt hetzelfde principe zijn het dat, gelet op de hier aanwezig dichtheden en functiemenging, 1,5 maal de oriënterende waarde als maximum geldt. Indien er sprake is van overschrijdingssituaties zijn de genoemde waarden streefwaarden. Aanvullend op de hierboven genoemde maxima voor de oriënterende waarde voor het groepsrisico geldt voor het spoor dat binnen een zone van 200 meter vanaf de zijkant van het buitenste spoor geen functies mogen worden ontwikkeld die speciaal bedoeld zijn voor het huisvesten van beperkt zelfredzame personen. Voor de N3 wordt een soortgelijke zone verder uitgewerkt.

De gebieden met dit leefmilieu mogen herkenbaar zijn en stedelijkheid uitstralen. De historische binnenstad leent zich echter niet voor hoogbouw. In de Schil is ruimte voor medium hoogbouw tot 40 meter. Rond de molen "Kijk over de dijk" moet rekening worden gehouden met de molenbiotop. Nabij het spoor kunnen vanuit beperkingen van het groepsrisico beperkingen gelden voor de situering van hoogbouw. In het Leerpark en Gezondheidspark is incidenteel large hoogbouw (tot 90m) mogelijk om als nieuw centra herkenbaar te zijn en stedelijkheid uit te stralen.

Openbare ruimte	Kwaliteitsniveau inrichting: - In de historische binnenstad hoogwaardig conform handboek KOR. - In de Schil en op Stadswerven standaard niveau, op specifieke plekken (waaronder de Rode Loper) hoogwaardig niveau. De streefwaarde voor buurtrecreatief gebruik is 10m² per woning, maar is in dit leefmilieu niet altijd op korte afstand realiseerbaar.
Cultuurhistorie	De binnenstad van Dordrecht is vanwege de nog in tact zijnde middeleeuwse stedenbouwkundige structuur door het Rijk aangewezen als beschermd stadsgezicht. In het gebied bevinden zich veel rijks- en gemeentelijke monumenten. Bij restauratie en verbouwing is bouwhistorisch onderzoek gewenst als onderlegger voor plannen en om de kennis over de stad te vergroten. Voor de gehele binnenstad geldt bovendien terughoudendheid ten aanzien van grondwerkzaamheden dieper dan 40 cm. De ondergrond in de binnenstad bevat grote archeologische schatten die het beste gediend zijn met behoud in situ. Ook een deel van de 19e-eeuwse schil, park Merwestein en omgeving tot en met de Rozenhof is door het Rijk als beschermd stadsgezicht aangewezen. Ook in dit gebied zijn veel rijks- en gemeentelijke monumenten. Stadswerven heeft cultuurhistorisch een ander karakter. Dit is historische gezien een industrieel gebied met vroeger de elektriciteitscentrale en de watertoren met het waterpompegebouw en aan de noordzijde van het Wantij domineerde vooral Scheepswerf De Biesbosch. Van deze geschiedenis resten nog gebouwen en wat structuren. In het Leerpark bevinden zich alleen aan de randen nog historische structuren, de Dubbeldamseweg met ook wat historische bebouwing en waterlopen. Het Gezondheidspark is met name archeologisch interessant gebleken omdat hier de kerk en het kerkhof van een in 1421 verdrongen dorp is aangetroffen op de zuidoever van de rivier de Dubbel.
Ondergrond	De binnenstad, Schil en Stadswerven kennen de categorie "Industrie" op de bodemkwaliteitskaart. Dit houdt in dat er hier vanuit historisch gebruik een grotere kans op verontreinigingen in de grond zit. Bij ontwikkelingen is een nader bodemonderzoek dan ook verplicht. Voor de gehele historische binnenstad geldt terughoudendheid ten aanzien van grondwerkzaamheden dieper dan 40 cm. De ondergrond in de binnenstad bevat grote archeologische schatten die het beste gediend zijn met behoud in situ. Gezien de hoge intensiteit leent dit leefmilieu zich het tegelijkertijd het beste voor vormen van ondergronds ruimtegebruik. De belangenafweging met de archeologische waarden is daarbij belangrijk. Vanwege de hoge gebruikintensiteit van de openbare ruimte wordt gestreefd naar een clustering van kabels en leidingen om overlast te beperken.
Ecologie en Groen	Met name Park Merwestein kent een aantal belangrijke natuurwaarden. Ook de muurplanten aan de kades van de historische havens kennen beschermde soorten. Verder heeft in dit leefmilieu ecologie vaak geen hoge prioriteit.
Energie	Het Leerpark en Gezondheidspark worden aangesloten op het warmtenet van HVC. Ook in Stadswerven en de Oostzijde van de Schil zullen grote ontwikkelingen daarop aangesloten kunnen worden. Voor Schil-West worden de kansen verkend. In de binnenstad liggen hier niet direct kansen.





Stedelijk wonen

Tot dit milieu behoren de wat oudere, relatief dicht bij het centrum gelegen voor- en vroeg naoorlogse wijken: Oud Krispijn, Nieuw Krispijn, Reeland, Staart-West, Wielwijk en Crabbehof. Het wonen in deze laatste twee wijken is anders van karakter, maar de woonfunctie is overal dominant aanwezig.

Voorzieningen voor de dagelijkse behoefte zijn in strips en winkelcentra aanwezig. De stedelijke voorzieningen zijn goed bereikbaar per fiets, openbaar vervoer en auto. De nadruk in dit milieu ligt op wonen. De woonintensiteit is middelhoog en de dichtheden gemiddeld. Functiemenging komt voor, maar niet zo sterk als in het levendig stedelijk milieu.

Wonen

Werken

Voorzieningen

Verkeer en vervoer

Milieu

Hoogbouw

Voor de gehele stad geldt de doelstelling om de sociale woningvoorraad te verkleinen. Die afname voltrekt zich vooral in dit leefmilieu. In Dordt-West vind een grote herstructureringsopgave plaats waarbij ook de nadruk op de kwalitatieve woningverbetering ligt. Nieuwbouw als vervangingsvraag blijft belangrijk vanwege veranderende woningeisen. De nadruk bij de nieuwbouw ligt op eengezinswoningen voor de middeninkomens. Ook is in dit leefmilieu behoefte aan appartementen die geschikt zijn voor ouderen.

Verspreid in dit leefmilieu is er ruimte voor beperkte kleinschalige bedrijvigheid (max cat 3), werken aan huis, nieuwe woon-werk woningen, in bestaande ruimten, in plinten onder woonbebouwing en in bedrijfsverzamelgebouwen. Ligging in de directe nabijheid van woonbebouwing maakt dat de vestiging van bedrijven die zich bezighouden met productie, op- en overslag van grotere hoeveelheden gevaarlijke stoffen niet mogelijk (uitzondering voor bedrijven onder de richtlijn PGS 15). Werkfuncties zijn bij voorkeur aanwezig rondom het centrale winkelcentrum of de langs hoofdassen, vanwege de verkeersaantrekkende werking die kan optreden.

De winkelvoorzieningen zijn relatief kleinschalig, en liggen vooral langs de hoofdverkeersassen. Ze worden bij voorkeur geconcentreerd in wijk-winkelcentra met woonserviceszones. Dit schept mogelijkheden om met nieuwe voorzieningen een aantrekkelijk leefmilieu te maken. Op een aantal locaties zijn en worden multifunctionele accommodaties gerealiseerd. In de wijkwinkelcentra zal beperkt horeca worden toegelaten. Iedere wijk is anders en het voorzieningenaanbod is altijd maatwerk. In de wijkwinkelcentra streven we naar consolidatie van het bestaande aanbod en geen uitbreidingen meer van detailhandel of kantoren. Eventuele ontwikkelingen moeten goed worden afgewogen tegen de ontwikkeling van de andere plekken in de stad.

Het primaat ligt in het woonmilieu op leefbaarheid. Op de vaak doorsnijdende stadsassen die de verbinding vormen tussen de buitenwijken en het centrum is de auto-intensiteit hoog. Hier staat de balans tussen leefbaarheid en toegankelijkheid onder druk. Op andere plekken in de wijken is de auto te gast en zullen fietsers, voetgangers en openbaar vervoer voorrang krijgen. Langs de randen van dit leefmilieu zijn hoofdtransportassen gesitueerd (spoor, N3 en A16). In verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen leidt dit voor zowel het spoor als de wegen tot bebouwingsvrije zones (voor wonen en werken). Vanuit het spoor bedraagt deze zone de grootste waarde van 33 meter gemeten vanuit het hart van het spoor of 30 meter vanaf de zijkant van het buitenste spoor in Nieuw Krispijn en Reeland. Voor Crabbehof geldt alleen de 30 meter vanaf de zijkant van het buitenste spoor. Voor de A16 bedraagt de zone 30 meter gemeten vanuit de rechterkant van de rechtse rijbaan. Voor de N3 is de zone vastgesteld op de grootste waarde van 47 meter gemeten vanuit het hart van de N3 of 30 meter gemeten vanuit de rechterkant van de rechtse rijbaan.

Vanuit de doelen die worden nagestreefd binnen dit leefmilieu is het niet realistisch of noodzakelijk om hier te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Daarom is de maximale geluidbelasting van wegverkeer-, spoor en industrielawaai voor nieuwe woonbebouwing vastgesteld op 53dB op de gevel. Binnen deze gebiedstypologie is de woonfunctie dominant aanwezig. Daarom wordt er gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico met een maximum waarde niet meer dan 0.75 van de oriëntatiewaarde. Deze waarde betreft zowel het groepsrisico veroorzaakt door de industriële risico's als transport risico's. Indien er sprake is van overschrijdingssituaties zijn de genoemde waarden streefwaarden.

De hoogste overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico (11 maal) in Dordrecht is gelegen binnen deze gebiedstypologie ter plaatse van de wijken nieuw Krispijn en Reeland. Op termijn wordt gestreefd naar een oplossing van dit knelpunt door het vervoer van gevaarlijke stoffen niet door de stad plaats te laten vinden.

Aanvullend op de hierboven genoemde maxima voor de oriënterende waarde voor het groepsrisico geldt voor het spoor een dat binnen een zone van 200 meter vanaf de zijkant van het buitenste spoor geen functies mogen worden ontwikkeld die speciaal bedoeld zijn voor het huisvesten van beperkt zelfredzame personen.

Voor de N3 wordt een soortgelijke zone verder uitgewerkt. Vanwege het verbod op vervoer van gevaarlijke stoffen door de Drechtunnel is voor de A16 (tussen de tunnel en de aansluiting met de N3) een dergelijke zone niet aan de orde.

In het kader van de luchtkwaliteit wordt langs de A16 bij Wielwijk een zone van 80 meter vrijgehouden van woningbouw en scholen. Op Basis van het besluit gevoelige bestemming luchtkwaliteit is er een zone van 300 meter (gemeten vanaf de zijkant van de N3 en A16) vastgesteld waarbinnen het niet mogelijk is om voor luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen te vestigen tenzij aangetoond wordt dat er wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit en na advies van de GGD.

Wielwijk en Crabbehof hebben een duidelijk ander karakter met een andere stedenbouwkundige opzet dan Krispijn, Reeland en Staart-West. Daarom moet in die laatste wijken zorgvuldiger met de maximale bouwhoogte worden omgegaan. In de wijken is de maximale bebouwingshoogte 25m. De wijkcentra van Wielwijk en Crabbehof vormen hoogstedelijke plekken. Hier is medium hoogbouw tot 50m toegestaan.

Openbare ruimte	Kwaliteitsniveau inrichting: standaard niveau Streefwaarde voor buurtrecreatief gebruik: 10m² per woning. De stadsassen met zichtlijnen op de grote kerk verdienen bijzonder ruimte. Op percelen die tijdens de herstructureringsopgaven tijdelijk braak liggen is ruimte voor initiatieven rondom stadslandbouw of andere vormen van tijdelijk gebruik.
Cultuurhistorie	De eerste nieuwbouwwijken verschijnen in dit gebied vanaf het eind van de 19e eeuw. Zo ontstond wat wij nu de Ring '20 – 40 noemen. De Transvaalbuurt is de oudste, Wielwijk en Crabbehof zijn de jongste. Binnen de wijken is de 17e-eeuwse polder- en dijkstructuur nog vrij goed herkenbaar. In de loop der tijd werden de wijken steeds planmatiger aangelegd. Onder Krispijn ligt bijvoorbeeld het uitbreidingsplan van Van der Pek. De wederopbouwwijken Wielwijk en Crabbehof zijn gebaseerd op de stedenbouwkundige plannen van Wissing. In de oudere gebieden bevinden zich nog veel interessante en beschermingswaardige woningensembles, maar ook de structuur en sommige individuele gebouwen zijn interessant. In de Vogelbuurt, Wielwijk en Crabbehof zijn de nog aanwezige oude structuren van belang, maar ook de opzet van de wijk en de verhouding tussen bebouwd en onbebouwd en enkele individuele gebouwen. In al deze wijken moet derhalve zeer zorgvuldig met structuuraanpassingen worden omgegaan.
Ondergrond	De kwaliteit van de bodem in de oudere wijken (Krispijn, Reeland, Staart-West) heeft de aanduiding "Industrie". Dit houdt in dat er hier vanuit historisch gebruik een grotere kans op verontreinigingen in de grond zit. Acute saneringslocaties zijn niet aan de orde en er is geen gevaar voor de gezondheid, maar deze waarde is niet wenselijk. Gestreefd wordt om bij nieuwe ontwikkelingen de kwaliteit te verbeteren, waarbij de grond dan minimaal voldoet aan de kwaliteit "Wonen".
Ecologie en Groen	In dit stedelijke milieu zijn een aantal plekken met extra hoge ecologische waarden, zoals het Weizigtpark en de Essenhof. Verder speelt groen een belangrijke rol in de zone langs de A16 bij Wielwijk en het Wielwijkpark.
Energie	Het merendeel van dit leefmilieu is aan te sluiten op het warmtenet. Nieuwbouw en bestaande bouw in het bezit van woningbouwcorporaties worden collectief op het net aangesloten.







Suburbaan

Tot dit milieu behoren de wijken die tussen 1960 en 2000 gebouwd zijn en verder van het centrum liggen. Kenmerkend is de groenere uitstraling. In dit leefmilieu passen de wijken Staart-Oost, Stadspolders, Dubbeldam, Sterrenburg, Zuidhoven en Dordtse Hout.

Het wonen domineert in dit milieu. Detailhandel en wijkgerichte maatschappelijke voorzieningen komen voor, maar enkel in de en rondom de wijkcentra. De intensiteit in de woonmilieus is laag, er is weinig functiemenging en lagere dichtheden.

Wonen

De groene uitstraling zien we in een relatief groot aandeel eengezinswoningen met privétuinen. Ook gestapelde bouw komt voor, maar dan in een parkachtige omgeving. Het aandeel koopwoningen is hoger dan gemiddeld in Dordrecht.

Werken

In dit leefmilieu komen eigenlijk geen grootschalige werklocaties voor. Op specifieke plekken is ruimte voor enige kleinschalige bedrijvigheid in lage milieucategorieën. Ligging in de directe nabijheid van woonbebouwing maakt dat de vestiging van bedrijven die zich bezighouden met productie, op- en overslag van grotere hoeveelheden gevaarlijke stoffen, met uitzondering van bedrijven die een beperkte hoeveelheid gevaarlijke stoffen opslaan onder de richtlijn PGS 15, niet mogelijk.

Voorzieningen

De detailhandel is geconcentreerd in winkelcentra, andere voorzieningen liggen vaak in een woonservicezone.

Verkeer en vervoer

Het primaat ligt hier op leefbaarheid. Alleen op de grote wijkontsluitingswegen is de auto van belang. Op andere plekken is de auto te gast en zullen fietsers, voetgangers en openbaar vervoer voorrang krijgen.

Langs de randen van dit leefmilieu zijn hoofdtransport assen gesitueerd (Spoor, N3 en A16). Deze assen hebben een belangrijke functie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In verband hiermee zijn voor zowel het spoor als de N3 als de A16 bebouwingsvrije zones (voor wonen en werken) vastgesteld.

Voor Zuidhoven en Dordtse Hout bedraagt deze zone 30 meter vanaf de zijkant van het buitenste spoor.

Voor de A16 bedraagt de zone 30 meter gemeten vanuit de rechterkant van de rechtse rijbaan.

Voor de N3 is de zone vastgesteld op de grootste waarde van 47 meter gemeten vanuit het hart van de N3 of 30 meter gemeten vanuit de rechterkant van de rechtse rijbaan.

Milieu

De nadruk in dit woonmilieu ligt op (rustig) wonen. Daarom is er voor gekozen om de geluidbelasting hier laag te houden, bij voorkeur wordt een maximum van 48 dB gehanteerd. Dit is voor bestaande woningen en nieuwe ontwikkelingen echter niet altijd realiseerbaar.

Binnen deze gebiedstypologie is de woonfunctie dominant aanwezig. Daarom wordt er gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico met een maximum waarde niet meer dan 0.75 van de orientatiewaarde. Deze waarde betreft zowel het groepsrisico veroorzaakt door de industriële risico's als transport risico's. Indien er sprake is van overschrijdingssituaties zijn de genoemde waarden streef waarden.

Aanvullend op de hierboven genoemde maxima voor de oriënterende waarde voor het groepsrisico geldt voor het spoor een dat binnen een zone van 200 meter vanaf de zijkant van het buitenste spoor geen functies mogen worden ontwikkeld die speciaal bedoeld zijn voor het huisvesten van beperkt zelfredzame personen.

Op Basis van het besluit gevoelige bestemming luchtkwaliteit is er een zone van 300 meter (gemeten vanaf de zijkant van de N3 en A16) vastgesteld waarbinnen het niet mogelijk is om voor luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen te vestigen tenzij aangetoond wordt dat er wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit en na advies van de GGD.

Hoogbouw

In deze wijken komt in principe minder hoogbouw voor. In de wijken is de maximale bebouwingshoogte 25 meter. Wijkcentra en stadsassen kunnen daar een uitzondering op vormen, zoals de Sequioren in Stadspolders. Dubbeldam is een uitzondering van hoogbouw vanwege het dorpse karakter.

Openbare Ruimte

Kwaliteitsniveau inrichting: standaard niveau

Streefwaarde voor buurtrecreatief gebruik: 10m² per woning. Kenmerkend voor de gebieden is de rustige omgeving, waarin het voor gezinnen goed wonen is en in de omgeving genoeg ruimte is om te spelen.

Cultuurhistorie

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

In Sterrenburg is de loop van een karakteristieke kil bepalend geweest voor het wijkontwerp. In al deze wijken zijn nog oude structuren en soms ook nog oudere gebouwen aanwezig, zoals bijvoorbeeld het gemaalcomplex aan de Loswalweg in Stadspolders, een oud landhuis aan de Venuslaan en het vroegere boerderijcomplex aan de Spirea.

Staat Oost wordt gekenmerkt door een combinatie van griendlandschap en industrie en hier bevinden zich de boven- en ondergrondse resten van het middeleeuwse Huis te Merwede.

Ondergrond

Met uitzondering van het historisch deel heeft dit leefmilieu de aanduiding "Wonen" of "Achtergrondwaarde". Dit betekent dat de bodem hier over het algemeen zeer schoon is. Deze kwaliteit moet behouden blijven.

Ecologie en Groen

Langs en door dit leefmilieu lopen een aantal belangrijke ecologische zones, zoals het Wantij, de Dordwijkzone, de Amstelwijkzone met de kreken in Sterrenburg en het Sterrenburgpark. Nieuwe ontwikkelingen worden getoetst aan de mogelijkheden om deze ecologische zones te ondersteunen en versterken.

Energie

Grote delen van dit leefmilieu kunnen niet aangesloten worden op het warmtenet. Het hoge aandeel particulier bezit in dit leefmilieu zorgt ervoor dat inzet op duurzaamheid vooral vanuit de huizenbezitters moet komen.







Rustig Groen

Aan de randen van de stad vinden we kleinschalige locaties met een rustig, groen leefmilieu. Hiertoe behoren de Smitsweg (Wilgenwende), De Hoven, de Wantijbuurt, Plan Tij en in de toekomst het Belthurepark. Hier is ruimte voor wonen in een ruime, rustige en groene (of blauwe) omgeving. Beperkt kan hier sprake zijn van functiemenging met extensieve (recreatieve) bedrijvigheid, maar de gebruikintensiteit en dichtheden in dit milieu zijn laag.

Wonen	De bebouwing in dit leefmilieu richt zich op het topsegment in het wonen. Voornamelijk vrijstaande of twee-onder-een-kap woningen passen in dit milieu. Gestapelde woningbouw kan alleen in een landgoedachtige setting. Gezien de doelgroep is particulier opdrachtgeverschap een belangrijk uitgangspunt.
Werken	Behalve werken aan huis komen werkfuncties in dit leefmilieu niet voor.
Voorzieningen	Gezien de lage dichtheid zijn er over het algemeen geen maatschappelijke voorzieningen aanwezig.
Verkeer en vervoer	Gezien de lage dichtheden kan een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer niet worden gegarandeerd. De ligging tussen de stad en het buitengebied zorgt wel voor een goede aansluiting op het net van fietsverbindingen.
Milieu	In beginsel bedraagt de maximale geluidsbelasting 48 dB. De meeste locaties in dit leefmilieu liggen ver van risicobronnen als het spoor of de N3. Waar dit toch het geval is, in Wilgenwende, blijft een ruime zone van 80 meter vrij van de woonfunctie. Gestreefd wordt naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico, met een maximum van ongeveer 0,75 maal de oriënterende waarde (richtwaarde).
Hoogbouw	Hoogbouw is niet passend in dit leefmilieu. De maximale bebouwingshoogte ligt rond de 15 meter.
Openbare Ruimte	Kwaliteitsniveau inrichting: standaard niveau Streefwaarde voor buurtrecreatief gebruik: 10m ² per woning. De omgeving kan zowel ruim ingericht zijn met ruimte plantsoenen en verzorgd openbaar groen, als met een landelijke uitstraling.
Cultuurhistorie	De 17e-eeuwse polder- en dijkstructuren zijn duidelijk zichtbaar in het landschap en versterken het groene karakter. De Wantijbuurt tussen Wantij en Vlij, is aangelegd in combinatie met de aanleg van het park en het Wantijplantsoen en het zwembad. De bebouwing is vooral naaorlogs.
Ondergrond	Op de bodemkwaliteitskaart hebben alle locaties de kwalificatie "achtergrondwaarde" hetgeen betekent dat er in principe voornamelijk schone en herbruikbare grond aanwezig is.
Ecologie en Groen	De meeste locaties van dit leefmilieu liggen binnen de stedelijke ecologische structuur. Dit betekent dat de natuur kan meeprofiteren van de groene inrichting van het leefmilieu, maar ook dat er bij ontwikkelingen goed gekeken moet worden naar de effecten op beschermde flora en fauna.
Energie	De locaties zijn voornamelijk gelegen buiten het invloedsgebied van het warmtenet. Duurzaamheidsmaatregelen zullen op individueel eigenaar-niveau genomen moeten worden.







Kantoorlocatie

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

Werken

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

Voorzieningen

Incidenteel is aanvullende horeca ter ondersteuning van de bedrijfsfunctie toegestaan. Met de realisatie van het hotel is de ruimte voor nieuwe invullingen zeer beperkt.

Verkeer en vervoer

Uitgangspunt is een goede autobereikbaarheid vanaf de A16 en N3. Op de locatie dient in voldoende parkeergelegenheid te worden voorzien. De locatie richt zich dan ook op kantoorgebruikers die dit waarderen.

Langs de randen van dit leefmilieu zijn hoofdtransport assen gesitueerd (Spoor, N3 en A16). Deze assen hebben een belangrijke functie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In verband hiermee zijn voor zowel het spoor als de N3 als de A16 bebouwingsvrije zones (voor wonen en werken) vastgesteld. Voor het spoor bedraagt deze zone 30 meter vanaf de zijkant van het buitenste spoor.

Voor de A16 bedraagt de zone 30 meter gemeten vanuit de rechterkant van de rechtse rijbaan. Voor de N3 is de zone vastgesteld op de grootste waarde van 47 meter gemeten vanuit het hart van de N3 of 30 meter gemeten vanuit de rechterkant van de rechtse rijbaan

Milieu

Binnen deze gebiedstypologie ligt de nadruk op werken. De in dit leefmilieu gewenste functies en het gewenste bereikbaarheidsprofiel leiden er toe dat hier veel personen dicht op transportassen zijn gesitueerd. Daarom wordt er gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico. Omdat zich in het gebied voornamelijk zelfredzame personen bevinden wordt hier een maximum waarde voor het groepsrisico van 1,5 maal de orientatiewaarde mogelijk gemaakt. Deze waarde betreft zowel het groepsrisico veroorzaakt door de industriële risico's als transport risico's. Indien er sprake is van overschrijdingssituaties zijn de genoemde waarden streef waarden.

Aanvullend op de hierboven genoemde maxima voor de oriënterende waarde voor het groepsrisico geldt voor het spoor een dat binnen een zone van 200 meter vanaf de zijkant van het buitenste spoor geen functies mogen worden ontwikkeld die speciaal bedoeld zijn voor het huisvesten van beperkt zelfredzame personen. Voor de N3 wordt een soortgelijke zone verder uitgewerkt.

Hoogbouw

Op deze locatie is medium hoogbouw goed mogelijk (tot 50 meter).

Openbare Ruimte

Kwaliteitsniveau inrichting: standaard niveau

Ondergrond

De ondergrond is in principe bouwrijp voor de realisatie van nieuwe kantoren. De ondergrond is geschikt voor de aanleg van een warmtekoude opslag en de warmte- en koudevraag van kantoren is ideaal voor een collectief open WKO systeem.

Energie

Aansluiting op het warmtenet is op dit moment niet mogelijk. De ondergrond is geschikt voor collectieve warmte koude opslag.







Industrieterrein

Industrieterreinen liggen langs de westelijke en noordelijke oevers van de stad. De Zeeshaven Dordrecht en terreinen rondom de Eerste, Tweede en Derde Merwedehaven behoren tot dit leefmilieu. Het zijn geluidsgezoneerde industrie-terreinen.

Het gebruik van deze terreinen is uitsluitend bestemd voor bedrijven. Woningen en kantoren zijn absoluut uitgesloten. Ook andere functies zijn in principe niet verenigbaar met het bedrijfsmatige karakter hier. De maximale milieuklasse op deze terreinen is 5. De gebruiksfrequentie is laag tot gemiddeld, de bebouwing grootschalig en functiemenging wordt niet nagestreefd.

Werken

Voor de doorontwikkeling van de Zeeshaven is een samenwerkingsovereenkomst met het Havenbedrijf Rotterdam aangegaan. Het uitgangspunt daarbij is dat deze terreinen zoveel mogelijk worden gebruikt voor activiteiten die ook daadwerkelijk havengebonden zijn. Ruimte voor aanvullende bedrijven in de maritieme sector ligt onder andere ook in het leefmilieu bedrijfsterein.

Verkeer en vervoer

Uitgangspunt is een goede bereikbaarheid richting de hoofdontsluitingswegen A16 en N3. De Zeeshaven en de Staart Oost zijn dan ook met een route gevaarlijke stoffen aangesloten op de hoofdinfrastructuur. Zoveel mogelijk zijn de terreinen ook over water of eventueel per spoor bereikbaar.

Milieu

Voor het Zeeshavengebied en de Merwedehavens wordt gebruik gemaakt van zonering. Hierbij worden afstanden aangehouden ten opzichte van gevoelige functies. Hoe groter de afstand, hoe zwaarder de milieucategorie kan zijn. De kern bestaat uit (kapitaalintensieve) zware industrie van milieucategorie 4 en hoger: De Zeeshaven Dordrecht en Du Pont.

Daaromheen ligt een schil van gemengde bedrijvigheid, zowel licht als zwaar (met milieucategorie kleiner of gelijk aan 4). De buitenste schil bestaat uit lichtere vormen van bedrijvigheid. Deze zijn arbeidsintensiever en vereisen een goede representatie en bereikbaarheid. Langs de Merwedestraat en de Baanhoekweg gelden lagere categorieën gelet op de bestaande woningbouw aan de zuidzijde van deze wegen. Het model wordt gebruikt bij het vestigingsbeleid en opgenomen in de bestemmingsplannen.

De Zeeshaven van Dordrecht is een industrieterrein waar havengebonden en industriële activiteiten plaatsvinden. Een deel van de bedrijvigheid is risicorelevant en valt onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Op basis van artikel 14 van het Bevi heeft het college van burgemeester en wethouders een veiligheidscontour voor een groot deel van de Zeeshaven vastgesteld. Het plaatsgebonden risico (PR10-6) van de in het gebied aanwezige bedrijven mag deze veiligheidscontour niet overschrijden. Binnen de veiligheidscontour mogen uitsluitend beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn die een functionele binding hebben met een aanwezig Bevi-bedrijf of met het gebied binnen de veiligheidscontour.

Van een functionele binding is sprake in geval van:

- havengebonden bedrijvigheid, waaronder risicovolle havengebonden bedrijvigheid;
- bedrijfsactiviteiten die voor het functioneren van in de "veiligheidszone – bevi" toegelaten risicovolle inrichtingen zelf aanwezig moeten zijn;
- ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan bestaande bedrijfsactiviteiten;

Buiten de veiligheidscontour worden op het industrieterrein geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan, zoals woningen, clusters van detailhandel met grote bezoekersaantallen en grote kantoren (bruto vloeroppervlak > 1.500 m²).

Het groepsrisico voor bedrijven binnen de veiligheidszone mag voor de omliggende woongebieden en voor het omliggend industrie- en bedrijventerrein, niet meer bedragen dan één maal de oriëntatiewaarde. Dat is de standaardmaat voor groepsrisico in Nederland. Voor de bedrijven buiten de veiligheidszone geldt dat deze niet of in mindere mate georiënteerd zijn op gevaarlijke stoffen en de daarmee samenhangende risico's. De zelfredzaamheid mag hoog worden ingeschat, ten opzichte van de omliggende woonwijken.

Voor het groepsrisico binnen de veiligheidszone wordt geen regeling getroffen. Hier mag de hoogste mate van bewustzijn en zelfredzaamheid worden verwacht. Binnen de veiligheidszone volstaat het kader van de Wet milieubeheer ten aanzien van externe veiligheid en toepassing van best beschikbare technieken (BBT).

In Staart-West is nieuwe vestiging van risicorelevante bedrijven niet mogelijk vanwege de aanwezige functiemenging in dit gebied, de slechte kwaliteit van de route gevaarlijke stoffen over de N3 en de nabijheid van bestaande woonwijken.

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

Hoogbouw

De hoogte voor gebouwen bedraagt over het algemeen 25 meter maar wordt gedifferentieerd naar omgevingsaspecten. In dit leefmilieu is het realistisch dat bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals onder andere hijskranen of fabriekspijpen, hoger kunnen zijn. Hiervoor zijn altijd maatwerkoplossingen mogelijk.

Openbare Ruimte

Kwaliteitsniveau inrichting is standaard. Bij de maatvoering is extra aandacht voor het formaat van transport en is het langzame verkeer van ondergeschikt belang.

Cultuurhistorie

De Ruïne huis ter Merwede is een uit cultuurhistorisch waardevolle plek in dit leefmilieu. Verder is er industrieel erfgoed in dit gebied, onder andere de watertoren van Du Pont.

Ondergrond

De bodemkwaliteit van deze terreinen is "industrie" en deze mag bij ontwikkelingen ook toegepast worden.

Energie

Op deze terreinen wordt veel energie gebruikt, maar ook geproduceerd. De afvalverbrander van HVC is een belangrijke warmteproducent. In dit gebied liggen kansen voor de opwekking van energie uit wind en productieprocessen.







Bedrijventerrein

De bedrijventerreinen liggen voornamelijk langs de westelijke oever van de stad. Met name Dordtse Kil I, II, III en in de toekomst ook IV vormen dit leefmilieu. Ook zijn er enkele (kleinschalige) terreinen langs de Mijlweg / Dokweg en in de Corridor.

Deze terreinen richten zich op bedrijven maximaal in milieu-klasse 4, maar soms staande omgevingscondities alleen lagere milieucategorieën toe.

De gebruiksintensiteit is laag tot gemiddeld. Functiemenging komt beperkt voor.

Wonen	Nieuwe woningbouw in dit leefmilieu is in principe uitgesloten. Bestaande woningen zoals in Wieldrecht, langs de Rijksweg en incidentele bedrijfswoningen worden gehandhaafd.
Werken	De bedrijfsterreinen maken onderdeel van het clusteringszoneringsmodel dat de kapitaalintensieve bedrijvigheid op de bedrijventerreinen beschermt. De maximale milieucategorie is in principe 4, maar kan door omgevingsfactoren lager uitpakken. Met de aanleg van Dordtse Kil IV wordt ruimte geboden voor groei in nieuwe en bestaande sectoren. Er is ruimte voor grote kavels en spelers, met een zichtbaarheid en representativiteit naar de snelweg. De nadruk ligt op schone sectoren als smart logistics en dienstverlening. Met de herstructurering van Louterbloemen en upgradering van Dordtse Kil I, II en Amstelwijck west wordt de kwaliteit op peil gehouden.
Voorzieningen	Het gebruik is primair gericht op bedrijven, maar beperkte menging met detailhandel is mogelijk. Dit kan alleen plaatsvinden wanneer sprake is van extreem ruimtebeslag, zoals bouwmarkten, tuincentra, of een thematische clustering, zoals bij de meubelboulevard of de autodealers aan de Mijlweg. Detailhandel dient zich te beperken tot de beter bereikbare plekken en moet niet concurreren met andere centra of de binnenstad.
Verkeer en vervoer	Uitgangspunt is een goede bereikbaarheid per auto vanaf de A16 of de N3. Openbaar vervoer is niet gegarandeerd. Gelet op de geschiktheid voor de vestiging van risicorelevante bedrijven zijn de terreinen aan de Westzijde van de stad (Dordtse Kil I, tot en met IV) aangesloten op een stedelijke route gevaarlijke stoffen.
Milieu	De terreinen aan de Westzijde van de stad (Dordtse Kil I, tot en met IV) zijn geschikt voor het toelaten van risicorelevante bedrijven, de zogenaamde categoriale inrichtingen uit het BEVI. Daarbij moet aandacht zijn voor de ligging van de 10-6 contour van het plaatsgebonden risico, waarbij het uitgangspunt is dat dit risico 'binnen de poort' blijft. Het groepsrisico voor deze bedrijven mag voor de omliggende woongebieden en voor het omliggend industrie- en bedrijventerrein, niet meer bedragen dan één maal de oriëntatiewaarde. De overige terreinen zijn voornamelijk bedrijventerreinen waar vestiging van de bedrijfscategorieën categorieën 1 tot en met 3 zijn toegestaan, deze zijn gelet op de afstand naar woonbebouwing niet geschikt voor de vestiging van risicorelevante bedrijven.
Hoogbouw	De maximale bebouwingshoogte is 25 meter.
Openbare Ruimte	Kwaliteitsniveau inrichting standaard.
Cultuurhistorie	De 17e-eeuwse polder- en dijkstructuren van de polder Wieldrecht en de Beerpolder zijn grotendeels verdwenen. De karakteristieke Westkil is deels nog aanwezig. Het oorspronkelijk 17e-eeuwse buurtschap Wieldrecht is ontstaan bij het veer op 's Gravendeel. In mei 1940 is de oude kern verwoest en weer opgebouwd. Het veer heeft nog tot de bouw van de Kiltunnel gefunctioneerd. Door het gebied loopt van noord naar zuid de met bomen omzoomde Rijksweg, aangelegd rond 1820 als verbindingsweg tussen Amsterdam en Antwerpen. Deze functie is overgenomen door de snelweg A16. Langs de Rijksweg ligt nabij de Wieldrechtse Zeedijk het buurtschap Tweede Tol.
Ondergrond	De bodemkwaliteit van deze terreinen kan in principe de kwalificatie 'industrie' hebben.
Ecologie en Groen	De terreinen in de Corridor liggen in een stedelijke ecologische zone, waar extra aandacht moet zijn voor de effecten op ecologie.
Energie	Er liggen kansen om op de terreinen langs de Dordtse Kil (grootschalig) energie vanuit wind op te wekken. De lange lijn opstelling langs de Kildijk heeft daarbij vanuit landschappelijke inpassing de voorkeur.







Groen en Recreatie

Het groen en recreatie leefmilieu kent verschillende gezichten. Onderdeel van dit milieu zijn de parken, sportterreinen, recreatiegebieden zoals de Merwelanden en landelijke zones in de zuidelijke stadsrand. Er wordt gewerkt aan uitbreiding van dit leefmilieu, met de Nieuwe Dordtse Biesbosch en de oplevering van de Derde Merwedehaven.

Dit milieu is gericht op recreatie maar ook op het behoud van natuur- en landschappelijke waarden.

De gebruiksintensiteit is vrij laag, functiemenging kan wel plaatsvinden door recreatieve ondersteuning.



Wonen	Er is in dit leefmilieu in principe geen ruimte voor woningen.
Werken	Recreatieve functies kunnen ook als werkgever dienen, maar in principe is er geen ruimte voor bedrijfsactiviteiten.
Voorzieningen	Het palet aan recreatieve voorzieningen is heel breed. Dit kunnen publiekaantrekkelijke sportvelden en sporthallen, stadion, jachthaven, golfbaan, wellness of een bezoekerscentrum zijn. Ook is er ruimte voor kleinschalige, ondersteunende horeca voor dag- of seizoensrecreanten.
Verkeer en vervoer	Recreatieve knooppunten zijn redelijk bereikbaar per auto, net als de sportterreinen. De overige gebieden hoeven niet goed bereikbaar per auto te zijn, maar moeten juist aantrekkelijk zijn voor fietsers en voetgangers.
Milieu	Intensieve recreatie dicht langs de N3 moet voorkomen worden vanwege de 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.
Hoogbouw	In dit leefmilieu past geen hoge bebouwing. Hogere bouwwerken als een lichtmast of een uitkijktoren zullen waar mogelijk landschappelijk ingepast worden.
Openbare Ruimte	Kwaliteitsniveau sober
Cultuurhistorie	De 17e tot 19e-eeuwse polder- en dijkstructuren zijn duidelijk structurerende elementen in het landschap. Het 17e-eeuwse buurtschap Kop van 't Land en Willemsdorp, ontstaan rond 1820 bij het veer op Moerdijk, zijn de enige kleine bewoningskernen. De kern van Willemsdorp is in mei 1940 verwoest en later weer opgebouwd. In het gebied bevindt zich zowel bebouwing als landschappelijke elementen die beschermingswaardig zijn. Eén van de andere cultuurhistorisch interessante elementen is de kazemattenlinie uit 1940.
Ondergrond	In dit leefmilieu zijn twee grondwaterbeschermingsgebieden, bij het jeugddorp nabij het Wantij en bij Kop van 't Land. Hier kunnen geen nieuwe recreatieve ontwikkelingen of bouwmogelijkheden worden toegestaan die dit gebied aantasten. In principe kent dit gebied alleen schone grond met de klasse achtergrondwaarde. Dit willen we zo houden.
Ecologie en Groen	Groen en ecologie is de belangrijkste functie in dit leefmilieu. Bij ontwikkelingen zullen effecten hierop goed inzichtelijk gemaakt moeten worden en als belangrijk argument meewegen in de afweging. Voor de Dordwijkzone, de Wantijzone, de Alloiijenzone en de Corridor zijn in de Stedelijke Ecologische Structuur projecten opgenomen om de ecologische waarden te versterken en de zones richting het buitengebied verder voor te geven.
Energie	In dit leefmilieu doen zich met name kansen voor op voormalige stortplaatsen Crayenstein-West, Transberg en Derde Merwedehaven. Vanwege de specifieke ondergrondskwaliteiten zijn deze minder geschikt voor andere functies, maar mogelijk wel voor grootschalige opwekking van zonne-energie.
Zuidelijke stadsrand	De zuidelijke stadsrand vormt een bijzonder overgangsgebied tussen de stad, de Nieuwe Dordtse Biesbosch en het agrarische buitengebied. Ontwikkelingen in dit gebied worden getoetst aan de intrinsieke kwaliteiten daarvan (de kwaliteitspijlers), te weten: - ruimtebeleving - afwisselend landschap - wijdsheid - waterranden - historie en erfgoed - beleving







Agrarisch

Op het eiland van Dordrecht zijn (delen van) Kop van 't Land, Polder de Biesbosch, Polder de Zuidpunt en de Bovenpolder van belang voor de voedselproductie. In dit leefmilieu staat grondgebonden land- en tuinbouw centraal.

De functiemenging is hier laag en ook de gebruikintensiteit is laag.

Wonen	Incidenteel ruimte voor bedrijfswoningen.
Werken	Alleen in de agrarische functie, met beperkte mogelijkheden voor kleinschalige recreatieve doeleinden.
Voorzieningen	Geen.
Verkeer en vervoer	De bereikbaarheid voor landbouwverkeer is het belangrijkste aandachtspunt.
Milieu	Er worden geen normen voor geluid en externe veiligheid geformuleerd.
Openbare Ruimte	Kwaliteitsniveau sober
Cultuurhistorie	De 18-19e-eeuwse polder- en dijkstructuren in de Polder De Zuidpunt zijn in de 20e eeuw grotendeels verdwenen. De Zuidpunt is een samengaan van een groot aantal kleinere polders. De boerderijen liggen verspreid over het gebied. De Polder de Biesbosch is gerealiseerd in 1926 en is zowel qua structuur als nagenoeg qua bebouwing in originele staat. De polder is in zijn geheel beschermingswaardig. De bebouwing, waaronder een aantal rijksmonumenten, ligt hier meest geclusterd rond kruispunten van ontsluitingswegen.
Ondergrond	Gezien de functie als voedselproducent is het van belang dat de bodem vrij is en blijft van verontreiniging. Deze gebieden hebben nu de klasse 'achtergrondwaarde' op de bodemkwaliteitskaart en dit moet ook zo blijven. Een deel van Polder de Biesbosch en de Bovenpolder zijn grondwaterbeschermingsgebieden.
Ecologie en Groen	Het buitengebied is van belang voor vele soorten als habitat.
Energie	Het opwekken van grootschalige energie vanuit wind is in dit leefmilieu niet aan de orde, vanwege de aantasting van het vrije uitzicht in het polderlandschap. Uitzondering hierop kan de westzijde van de A16 zijn.







Natuur

Dordrecht kent met de Biesbosch een Nationaal Park dat het beschermen waard is. Delen van het natuurgebied zijn beperkt of helemaal niet toegankelijk voor personen.

De hoofdfunctie van deze gebieden is natuur. Soms is er sprake van functiemenging door natuur te combineren met extensieve recreatie of waterberging. De gebruiksiteit is zeer laag tot niet aanwezig.

Wonen	Niet toegestaan.
Werken	Niet toegestaan.
Voorzieningen	Niet toegestaan.
Verkeer en vervoer	Het gebied is bereikbaar per auto en fiets, ook voor beheerders van de natuurgebieden, maar niet altijd toegankelijk voor publiek.
Milieu	In het stiltegebied is de maximale toegestane geluidsbelasting 33 dB.
Hoogbouw	Bebouwing is niet toegestaan.
Openbare Ruimte	Kwaliteitsniveau inrichting is sober.
Cultuurhistorie	De Biesbosch is als zoetwatergetijdengebied het nog steeds zichtbare gevolg van de Sint Elisabethsvloed van 1421. Het is buitendijks gebied. Tot in de 20e eeuw zijn hier nog eendenkooien en griendketen in gebruik geweest. De Sliedrechtse Biesbosch bestaat vooral uit laag omkade waarden en polders, oorspronkelijk met een agrarisch karakter. In het gebied bevinden zich met name beschermingswaardige landschappelijke elementen.
Ondergrond	De bodemkwaliteit is in principe schoon. Delen van het natuurgebied zijn grondwaterbeschermingsgebied. Andere ondergrondtoepassingen zijn niet toegestaan.
Ecologie en Groen	In delen van dit gebied is natuur de enige functie. Dit gebied is aangewezen als Natura 2000 gebied en is door middel van Europese regelgeving beschermd. De ecologische belangen staan in dit gebied voorop en mogen niet door andere functies aangetast worden. Extensief recreatief medegebruik is beperkt mogelijk. Het gaat dan om zeer kleine personen aantallen.
Energie	Niet van toepassing.

