Vragen Omgevingsvisie, in groen de ambtelijke beantwoording

Datum: 29 maart 2021, 6 april 2021

Geacht college,

Naar aanleiding van de Omgevingsvisie leven bij de fractie van GroenLinks de volgende technische vragen.

1. Op p. 6 staat dat een doel van de Omgevingswet is: “Het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving om er maatschappelijke behoeften mee te vervullen.” Op p. 7 staat dat de doelen van de Omgevingsvisie “ervoor (moeten) zorgen dat de ruimtelijke ingrepen bijdragen aan de groeiopgaven.”. Wat is nu de prioriteit: maatschappelijke behoeften of groei?
   De groeiopgave is een belangrijke ambitie voor de gemeente, om ook in maatschappelijke behoeften te voorzien en zo Dordrecht sociaal economisch sterker te maken. Ook de Omgevingsvisie moet hier, vanuit de fysieke leefomgeving, aan bijdragen. Zie ook figuur 3.4. Het is dus geen vraag "of", maar "en". Zoals de Omgevingswet zegt, moet de fysieke leefomgeving (ook) een maatschappelijke impact hebben.
   Het "doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving om er maatschappelijke behoeften mee te vervullen" is, zoals ook op pagina 6 van de pdf-versie (2 van de Omgevingsvisie zelf) vermeld, één van de doelen van de Omgevingswet, waarin alle wetgeving omtrent ruimtelijke ordening / fysieke leefomgeving gebundeld wordt. Op dezelfde pagina staat ook vermeld wat het doel is voor de Omgevingsvisie, namelijk "In deze visie geeft de gemeenteraad aan wat de kernkwaliteiten zijn van de gemeente, wat de ambities zijn voor de lange termijn en welke kaders er zijn voor toekomstige ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving."
   Op pagina 11 (7 in de Omgevingsvisie zelf) staat inhoudelijk, voor Dordrecht, omschreven dat de zeven doelen moeten bijdragen aan de groeiopgaven.

2. N.a.v. p. 23: is er een beeld te geven van aantallen banen die recent zijn verdwenen?
   Er is geen beeld te geven van aantallen banen die recent zijn verdwenen.

   Toelichting:
   De cijfers van de nieuwe banen in Dordrecht zijn gebaseerd op vestiging van bedrijven waarbij we als gemeente aan actieve rol hebben gespeeld. Door deze actieve rol is er nauw contact met de bedrijven en daarmee ook een gedetailleerd en actueel beeld van de hoeveelheid banen die deze bedrijven met zich mee brengen.
   Daarnaast vestigen zich ook bedrijven in Dordrecht waar we als gemeente geen of een minder grote rol in hebben gehad. De groei van het aantal banen is dan ook in de praktijk groter dan waar we actief over rapporteren.

Tegelijkertijd vertrekken of stoppen er uiteraard ook bedrijven in Dordrecht. Daar kunnen verschillende redenen aan ten grondslag liggen, waaronder bijvoorbeeld fusies met andere bedrijven, verandering van intern bedrijfsproces en koers, faillissementen, etc. Als gemeente hebben we daar vaak ook niet of nauwelijks invloed op, behalve natuurlijk de zorg voor een aantrekkelijk ondernemings- en vestigingsklimaat. De exacte aantallen banen die verloren gaan tellen we daarom niet mee. Daar waar bedrijven uit hun jasje groeien en daarom op zoek zijn naar een nieuwe locatie, spannen we ons uiteraard in om deze op een nieuwe/ passende locatie in Dordrecht te herhuisvesten wanneer dat toegevoegde waarde voor de stad oplevert.

Begin deze bestuursperiode hebben we dan ook aangegeven dat we het aantal nieuwe banen die gepaard gaan met onze gemeentelijke inzet, passend in de ambitie van 4.000 nieuwe banen in deze bestuursperiode, te monitoren en de raad hierover periodiek te informeren. Daarnaast wordt er door het OCD op basis van specifieke data jaarlijks een balans opgemaakt van de banenontwikkeling in de stad. Deze cijfers lopen echter een jaar achter op de actuele ontwikkeling. Tevens biedt ook de website drechtstedeninzicht.nl een goed beeld van de ontwikkeling bedrijfsvestigingen en banen in de afgelopen jaren, uitgesplitst per gemeente.

Onderstaande tabel is geleverd door OCD en komt uit de monitor Groeiagenda. De bron is het Bedrijven- en Instellingenregister MRDH/Drechtsteden. Conclusie hieruit is dat er sinds 2016 een groei is van het aantal banen in Dordrecht.

Tabel 2.5 Absoluut aantal banen per gemeente (per 1 jan.)

	2016	2017	2018	2019	2020
Dordrecht	54.766	55.583	56.164	58.380	59.575
Zwijndrecht	19.659	20.169	20.162	20.513	20.455
Papendrecht	13.723	14.778	14.549	14.991	15.055
Sliedrecht	14.906	14.926	15.095	14.901	14.794
Alblasserdam	8.645	8.814	8.866	9.096	9.027
Hendrik-Ido-Ambacht	8.235	8.322	8.557	8.806	9.293
Hardinxveld-Giessendam	7.898	8.041	8.212	8.500	8.568
Totaal	**127.832**	**130.633**	**131.605**	**135.187**	**136.767**

3. p. 39: wat is precies de definitie van netto woongebied?
   Deze vraag betreft de norm voor spelen en bewegen. Deze is uitgewerkt in de gemeentelijke beleidsregel Spelen en bewegen voor bestemmingsplan Amstelwijck. Integraal te lezen via deze link
   https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0505.BP204Amstelwijck-3001/b_NL.IMRO.0505.BP204Amstelwijck-3001_tb29.pdf

   In de begrippenlijst op pagina 4 van dit document staat het antwoord op de vraag:

   Onder netto woongebied wordt verstaan alle gronden waaraan de functie wonen is toegedeeld.

4. p. 48: Kan de kans “Ruimte bieden aan het huisvesten voor arbeiders bij de nabijgelegen woningbouwontwikkelingen” worden toegelicht. Wat houdt (tijdelijke) huisvesting voor arbeiders in de buurt in. Gaat het om de betreffende bouwvakkers of over anderen? Wat is bij de laatsten het oogmerk daarvan? Is bedoeld huisvesting van werknemers in de buurt van hun arbeidsplek?
   Deze vraag wordt beantwoord in het Antea rapport: Beoordeling van de impact op de fysieke leefomgeving (bijlage 2 bij de Omgevingsvisie 1.0) pag.58 van het rapport/pag. 63 van de pdf
   Koppelen van de twee opgaven: huisvesting voor arbeiders
   Met de uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen stijgt ook de vraag naar woongelegenheid in de regio. Een woning in de nabijheid van de arbeidsplaats heeft daarbij vaak de voorkeur. Door woningen in de nabijheid van de werkgelegenheid te realiseren kan het aantal en de omvang van de verplaatsingen binnen de gemeente afnemen. Met name de woningbouwontwikkelingen aan de westkant van het stedelijk gebied bieden goede verbindingen met de bedrijventerreinen.

5. p. 53: “de groei van Dordrecht biedt kansen om de stad klimaatbestendig te maken” Kan worden toegelicht hoe de groei daar kansen toe biedt? Er wordt ook aangegeven dat groei tot meer verharding en een afname van groei leidt en tot hittestress.
   Groei hoeft absoluut niet tot een toename van hittestress te leiden, als we het met genoeg aandacht voor kwalitatief groen realiseren (bomen en schaduw). Oude wijken zoals Krispijn ervaren momenteel al problemen door hittestress, omdat het ook oude huizen zijn en er weinig groen is in de openbare ruimte. Nieuwe ontwikkelingen bieden dan ook zeker kansen.
   In de *Beoordeling van de impact op de fysieke leefomgeving*, bijlage 2 van de Omgevingsvisie, wordt als conclusie meegegeven dat er aandacht moet zijn voor de groei van Dordrecht, de toename van verharding , de afname van groen en de gevolgen die dit heeft voor warmteoverlast, hittestress, klimaatverandering, groen en blauw. Er moet daarom aandacht zijn voor groen, blauw en klimaatbestendigheid bij de groeiopgaven. Hier geeft de Omgevingsvisie invulling aan door deze onderwerpen als doelstelling én randvoorwaarde te stellen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast bieden de ontwikkelingen in de stad ook de mogelijkheid om bestaande problematiek aan te pakken, zoals bij de Spuiboulevard en wateroverlast in de huidige situatie. Dit kan opgelost worden door mee te koppelen bij de nieuwe ontwikkelingen (als ook de juiste keuzes en prioriteiten gemaakt worden). Alle nieuwe woningbouw brengt ook investeringen mee die we kunnen gebruiken om verdere kwaliteit toe te voegen. Dit doen we dan ook door de beleidseisen van het convenant klimaatadaptatie bouwen toe te passen bij nieuwbouwontwikkelingen, zoals in Amstelwijck. In het bestemmingsplan wordt 40% groenblauw geëist.

6. p.55 stelt dat de warmtetransitie “per definitie een wijkgerichte aanpak vraagt.” Voor het warmtenet is dat begrijpelijk, maar geldt het ook voor andere oplossingen?
   De gemeente stelt op wijk- of buurtniveau uitvoeringsplannen op. Dit is conform het Klimaatakkoord. De warmtetransitie vraagt dus om een wijkgerichte aanpak, waarbij collectieve of individuele oplossingen mogelijk zijn.
   Er is een onderscheid te maken tussen een wijkgerichte aanpak en een collectieve oplossing:
   - Wijkgerichte aanpak: voor de wijken of gebieden waar gestart wordt met het traject naar aardgasvrij, wordt op wijkniveau een concreet wijkuitvoeringsplan opgesteld. In dat plan maakt de gemeenteraad de definitieve keuzes over de manier waarop de wijk aardgasvrij wordt. Dit kan ook een deel van de wijk zijn als er wordt gestuurd op doelgroepen, zoals huurwoningen of VvE's. Daarbij worden de bewoners, overige gebouweigenaren en andere belanghebbenden in de wijk nauw betrokken. De keuze die gemaakt wordt voor een (deel van de) wijk kan individueel of collectief zijn.
   - Collectieve oplossing: voor alle woningen en gebouwen geldt dat vermindering van de vraag naar warmte op één staat. Daarvoor wordt ingezet op collectieve acties, zoals inkoop van zonnepanelen of isolatie, en een gemeente brede communicatiecampagne.

Er zijn verschillende alternatieven om woningen en andere gebouwen op een andere manier te verwarmen. Er is in Dordrecht een voorkeursvolgorde voor de bronnen die hierbij nodig zijn. Deze is vastgelegd in de concept RES:

- Direct bruikbare warmte: dit is een collectieve oplossing, zoals een warmtenet. Hierbij kunnen veel woningen en gebouwen tegelijk worden aangesloten. Het warmtenet in Dordrecht wordt gevoed met restwarmte afkomstig van de afvalcentrale van HVC aan de Baanhoekweg. HVC werkt aan een bronnenstrategie, waarbij wordt onderzocht of er ook andere warmtebronnen, zoals geothermie, kunnen worden toegevoegd aan het warmtenet. Door deze bronnen te gebruiken wordt onnodige elektrificatie voorkomen en wordt het ruimtebeslag voor opwekking van elektriciteit beperkt.
- Op te waarderen warmte: dit is vaak een individuele oplossing, maar kan ook collectief, zoals via een lokaal bronnet, gevoed door aquathermie voor een heel blok woningen of een straat. Deze warmte moet nog worden opgewaardeerd met een (elektrische) warmtepomp. Het collectief is wel kleiner dan bij het hierboven beschreven warmtenet.
- Te maken warmte: dit is een collectieve oplossing, zoals groen gas of groene waterstof. De verwachting is dat deze hernieuwbare gassen na 2030 grootschalig toegepast gaan worden in sectoren die geen alternatief hebben. Voor woningen is dat er vaak wel.

Welke bron voor welke wijk het meest geschikt is, hangt af van een maatschappelijke kosten-baten analyse en de ruimte in de ondergrond. Dit wordt verder uitgewerkt in de Transitievisie Warmte 2021.

7. De Omgevingsvisie zet in op maximale reductie van het autogebruik. Tot welke verwachting over het toekomstige autogebruik leidt dat en hoe verhoudt die zich tot de op p.83 voorziene groei van het aantal vervoersbewegingen van gemotoriseerd vervoer en de daaraan gekoppelde aanpassing van de wegeninfrastructuur?
   Stadsbreed kunnen we op dit moment niet aangeven tot welke verwachting dit leidt wat betreft autogebruik. Wat betreft fietsgebruik is wel de ambitie uitgesproken voor het gewenste modal split aandeel; 30% in 2024 (uit 'Uitvoeringsprogramma fietsnota Dordt fietst verder 2020 – 2022') . Voor enkele gebieden of projecten is wel inzicht in de gewenste situatie. Zo valt in de Omgevingsvisie te lezen dat we voor stationsomgevingen in de Spoorzone een concreet uitgangspunt voor een verschuiving in vervoersmodaliteiten stellen: 50% van de mobiliteit vindt plaats binnen, naar en van het gebied middels openbaar vervoer en langzaam verkeer, in plaats van traditioneel met de auto.

8. p. 107 benoemt “aandacht voor geluidsluwe en groene plekken in openbaar gebied”. Aan hoeveel gebied(en) wordt globaal gedacht, welke omvang en welke normen voor geluid en groen horen daarbij?
   De omgevingsvisie wordt nader uitgewerkt in programma's en een omgevingsplan. Hierin zal concreter aangegeven worden hoe we de reductie van autogebruik willen bewerkstelligen.
   In hoofdstuk 3 en 4 staat een meer uitgebreide omschrijving m.b.t. normen voor geluidsbelasting en ruimte voor groen.

9. Waarom is het maximale groepsrisico in het Weizigtpark en in Nieuw Krispin en Reeland aanzienlijk hoger dan elders en hoe is dat te rechtvaardigen?
   Het groepsrisico wordt bepaald door de combinatie van de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die de stad passeert en de aanwezigheid van mensen in de directe omgeving van het spoor. In de kern is het maximale groepsrisico hoger door onder meer een toename van het vervoer van gevaarlijke goederen. Ook is er een forse woningbouwopgave welke deels zal worden ingevuld door

verdichting rondom het spoor. Voor beide gebieden wordt hieronder specifiek ingegaan op de beantwoording.

Reeland en Nieuw Krispijn
Het hoogste groepsrisico in Dordrecht ligt in de wijken Nieuw Krispijn en Reeland oostelijk van het station in de bocht naar het zuiden. Dit is een historische overschrijding die wordt veroorzaakt door een toename van het vervoer van gevaarlijke goederen door bestaande woonwijken. Voor beide woonwijken is een streefwaarde geformuleerd van 0.75 maal de oriëntatiewaarde. Gezien de hoogte van het groepsrisico ter plaatse is er, ondanks dat er op deze locatie omvangrijke veiligheidsmaatregelen aan het spoor zijn getroffen, sprake van een ongewenste situatie. Zoals in de omgevingsvisie is aangegeven, vergt het oplossen van dit knelpunt zeer omvangrijke infrastructurele maatregelen in de vorm van een bypass voor het goederenvervoer buiten Dordrecht om. Hiervoor is medewerking van het Rijk vereist. Deze voor ons gewenste bypass is echter nog niet opgenomen in de plannen van het Rijk.

De Thureborgh locatie
De Omgevingsvisie heeft de aanpassing van de 4e herziening van de structuurvisie overgenomen. Het is daarmee (be)staand beleid. Dit betekent dat het leefmilieu niet is aangepast van stedelijk wonen naar het leefmilieu levendig centrum, omdat het geen levendig centrum gebied is. Maar zijn de bouwhoogte, het groepsrisico en de geluidsbelasting wel gelijk getrokken met de uitgangspunten van levendig centrum.

In de, in juni 2020 door de raad vastgestelde, 4e herziening van de structuurvisie Dordrecht 2040 is aangegeven dat Dordrecht een forse woningbouwopgave heeft, die deels moet worden ingevuld door verdichting rondom het spoor. Eén van de reeds in de 4e herziening van de structuurvisie aangegeven verdichtingslocaties is de Thureborgh-locatie ten zuiden van het station. Het groepsrisico wordt bepaald door een combinatie van de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die de stad passeert en de aanwezigheid van mensen in de directe omgeving van het spoor. De op deze locatie gewenste verdichting heeft daarom direct gevolgen voor de hoogte van het groepsrisico ter plaatse.

10. p. 129 “Het totaal aan industrielawaai vanaf deze terreinen is beheerd en begrensd door een zogenaamde zonegrens en door hogere waarden bij nabijgelegen woningen.”[1]. Kan dit worden toegelicht? Hoe wordt lawaai verminderd door hogere waarden?
Tekstueel zou het moeten zijn wordt beheerd en begrensd. Dit passen we aan na de raadsbehandeling van de Omgevingsvisie Dordrecht 1.0.

Het industrielawaai wordt met deze werkwijze niet verminderd, maar wel begrensd. Bij nieuwe ontwikkelingen in het aandachtsgebied zal vaak een hogere waarde nodig zijn, maar belangrijker is dat er via deze procedure in het bouwplan rekening moet worden gehouden met de hogere geluidbelasting. Dat komt er op neer dat bij nieuwbouw, bijvoorbeeld in het ontwerp van de woning, rekening wordt gehouden met de hogere geluidbelasting.

Toelichting:
Bij gezoneerde industrieterreinen wordt het totaal aan industrielawaai bijgehouden en begrensd. Dat gebeurt in de eerste plaats met een zonegrens die rondom het industrieterrein in de betreffende bestemmingsplannen is vastgelegd.

[1] Ik neem aan dat hier ‘beheerst’ is bedoeld waar ‘beheerd’ staat.

In figuur 5.9 op pagina 121 is bijvoorbeeld in donkergeel het gezoneerde industrieterrein Groote Lindt/Dordt-West te zien. In lichtgeel is het gebied binnen de zonegrens aangegeven. Ter plaatse van de zonegrens mag het totaal aan industrielawaai niet meer dan 50 decibel bedragen, tevens de voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai. Dat is niet meetbaar, maar wordt bijgehouden in een zonebewakingsmodel. In dat model zit geluidinformatie van alle bedrijven binnen het gezoneerde industrieterrein.
Het lichtgele gebied is het zogenaamde aandachtsgebied. Veel woningen en andere geluidgevoelige functies in dat gebied zullen te maken hebben met meer dan 50 decibel aan industrielawaai. In het verleden, na invoering van dit systeem, is voor bestaande woningen een hogere waarde van 55 decibel bepaald. Voor Groote Lindt/Dordt-West is in de periode 2006 tot 2009 de zone herzien en is voor een groep woningen dichtbij het industrieterrein een hogere waarde vastgesteld tot maximaal 60 decibel.
Bij nieuwbouw van geluidgevoelige functies in het aandachtsgebied moet geluidonderzoek worden uitgevoerd. Wanneer de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet een hogere waarde worden vastgesteld en wordt het bouwplan getoetst aan het gemeentelijk beleid hogere waarden. Dat komt er op neer dat bij nieuwbouw rekening wordt gehouden met de hogere geluidbelasting, bijvoorbeeld in het ontwerp van de woning.
Het systeem van zonebeheer geeft een hoge regellast voor overheid en bedrijven, maar het biedt een relatief goede bescherming voor de omgeving, omdat het geluid van het industrieterrein als geheel wordt beschouwd. Op niet gezoneerde bedrijventerreinen gelden geluidregels alleen per bedrijf.
Het industrielawaai wordt met deze werkwijze niet verminderd, maar wel begrensd. Bij nieuwe ontwikkelingen in het aandachtsgebied zal vaak een hogere waarde nodig zijn, maar belangrijker is dat er via deze procedure in het bouwplan rekening moet worden gehouden met de hogere geluidbelasting.

Namens de fractie van GroenLinks,

Frans-Bauke van der Meer

Namens het kernteam Omgevingsvisie,
Roelf Bollen
Projectleider