

Nota van beantwoording

n.a.v. zienswijzen

4^e herziening Structuurvisie Dordrecht 2040

1. Inleiding

Het College van Burgemeester en Wethouders heeft op 4 februari 2020 besloten de 4^e herziening Structuurvisie Dordrecht 2040 in ontwerp ter inzage te leggen met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Vervolgens is met ingang van 10 februari 2020 gedurende zes weken de gelegenheid geboden om zienswijzen in te dienen. De ter inzage legging is op de reguliere wijzen bekendgemaakt, zoals een publicatie in Gemeentenuws. Daarnaast zijn een aantal eigenaren en omwonenden persoonlijk aangeschreven. De ontwerp 4^e herziening Structuurvisie is op de website van de gemeente geplaatst en de pdf-bestanden konden worden gedownload. Daarnaast lag de concept 4^e herziening structuurvisie bij de balie van het gemeentehuis ter inzage. Op donderdag 13 februari en maandag 17 februari zijn inloopmomenten georganiseerd waar men vragen kon stellen over de conceptversie 4^e herziening Structuurvisie.

2. Zienswijzen

Van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is gebruik gemaakt door zeven organisaties / personen. Alle zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ingediend en hierom ontvankelijk verklaard. De Gemeente Dordrecht wil alle indieners van zienswijzen hartelijk danken voor het indienen van hun zienswijzen en betrokkenheid bij onze stad. In verband met de privacy wetgeving, zijn de zienswijzen genummerd. In de reacties wordt verwezen naar de reclamanten 1 t/m 7.

3, Behandeling zienswijzen

De belangrijkste argumenten uit de zienswijzen zijn hierna samengevat en van een reactie voorzien. In een aantal gevallen hebben de reacties van de reclamanten geleid tot aanpassingen in de tekst van de concept 4^e herziening Structuurvisie Dordrecht 2040 (hierna: Structuurvisie). De eventuele aanpassingen zijn ook onderstaand te lezen.

Naast een aantal aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen, zijn een aantal aanvullingen gedaan op eigen initiatief van de gemeente. Dit naar aanleiding van onduidelijkheden en actualiteiten en input van de vergadering van de Commissie Fysieke Leefomgeving d.d. 23 april 2020. Ook deze aanpassingen zijn terug te vinden in deze Nota van Bantwoording.

Naast de opmerkingen in de zienswijzen ten aanzien van de projecten die centraal staan in de 4^e herziening van de Structuurvisie Dordrecht 2040, zijn een aantal algemene opmerkingen gemaakt. Ondanks dat het algemene ruimtelijke beleid van de gemeente niet ter discussie staat, wordt wel een reactie gegeven op deze opmerkingen uit de zienswijzen.

Dorp de Hoop

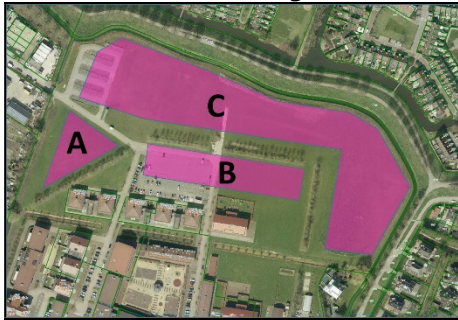
Reclamant 4 en 7 en input Commissie Fysieke Leefomgeving

Er wordt verzocht de kaart met de drie genoemde deelontwikkelingen (A, B en C) van locatie Dorp De Hoop te verwijderen uit de structuurvisie.

Argument: de wens is ruimte te behouden om binnen de gronden de juiste plaats aan de juiste functie te geven.

Antwoord: de kaart was bedoeld als aanvulling / ter illustratie. Het geeft inderdaad een te concreet beeld voor de kaders die in de Structuurvisie geschetst (moeten) worden.

Van: Voor de locatie gelden drie deelontwikkelingen / denkrichtingen:



A = driehoek: woon / zorg instelling voor Het Parkhuis met een bestemming *Gemengd* met wonen en maatschappelijk beoogd (verpleging en verzorging (nb dus niet ggz en/of verslaving)).

B = bebouwing binnen de hakwallen: (zorg) woningen voor bijzondere doelgroepen

C = bebouwing boven de hakwallen: dun-dure woningen

Naar: Voor de locatie Dorp de Hoop gelden een aantal ontwikkelingen:

- woon / zorg instelling voor Het Parkhuis met een bestemming *Gemengd* met wonen en maatschappelijk beoogd (verpleging en verzorging (nb dus geen andere ggz en/of verslaving))
- bebouwing binnen de hakwallen: (zorg) woningen voor bijzondere doelgroepen
- bebouwing boven de hakwallen: dun-dure woningen

(illustratie verdwijnt)

Er wordt verzocht de plankaart op pagina 12 van de structuurvisie aan te vullen met de aanduiding suburbaan ten aanzien van de zogenoemde driehoeklocatie

Argument: de totale invulling van het gebied lijkt te ontbreken.

Antwoord: dit is correct. Het plangebied zal verder worden opgevuld met het leefmilieu *Suburbaan*.

Van:



Naar: uitsnede nieuwe kaart

Het is belangrijk dat gezorgd wordt voor betere ontsluiting van forensisch verkeer door het aanleggen van groene zones voor autoverkeer vanaf de Provinciale weg tot aan de N3 en/of intensievere railaansluiting naar centraal

Antwoord: de ontsluiting van het te ontwikkelen gebied op Dorp de Hoop is inderdaad een belangrijk aandachtspunt. Dit is een onderdeel van de verdere uitwerking van de plannen.

Van: n.v.t.

Naar: n.v.t.

Er staat een tegenstrijdigheid over of de locatie voor het Parkhuis wel of niet wordt ingezet voor geestelijke gezondheidszorg

Argument: aangegeven wordt dat Het Parkhuis een voorziening voor gerontopsychiatrische patiënten wil realiseren, echter in dezelfde structuurvisie staat ook dat voor exact deze locatie GGZ en/of verslavingszorg is uitgesloten. Dit is in strijd met elkaar. Gerontopsychiatrie is GGZ.

Antwoord: de tekst is inderdaad tegenstrijdig. Het Parkhuis wil gerontopsychiatrische huisvesten, maar geen andere GGZ en/of verslavingszorg.

Van: Driehoek: woon / zorg instelling voor Het Parkhuis met een bestemming *Gemengd* met wonen en maatschappelijk beoogd (verpleging en verzorging (nb dus niet ggz en/of verslaving)).

Naar: Woon / zorg instelling voor Het Parkhuis met een bestemming *Gemengd* met wonen en maatschappelijk beoogd (verpleging en verzorging (nb dus geen andere ggz en/of verslaving))

Amstelwijck Smitzigt Boomgaard

Reclamant 7 en input Commissie Fysieke Leefomgeving

Met oog op veiligheid en gezondheidsaspecten is het onverantwoord binnen 50 meter van het spoor en 70 meter van een drukke provinciale weg woningen te bouwen.

Een geluidsscherm is noodzakelijk voor de ontwikkeling van Smitzigt Boomgaard want de locatie ligt dicht bij het spoor en de N3.

Antwoord: voor veiligheid en gezondheid houden we vast aan het huidige beleid in de structuurvisie. Binnen 30 meter van het spoor en de N3 mogen geen gevoelige functies zoals woningen worden gebouwd. Buiten die zone is dat alleen toegestaan zolang er per hectare maar niet te veel mensen verblijven. Gestreefd wordt naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico, met een maximum van ongeveer 0,75 maal de oriënterende waarde (richtwaarde). Uit berekeningen die gedaan zijn in het kader van het bestemmingsplan Amstelwijck blijkt dat we ruim onder de streefwaarde blijven. Daarnaast worden binnen 70 meter geen extra gevoelige functies zoals scholen of zorgfuncties toegestaan.

Aanvullend is er een aparte projectleider aan het werk om geluidsschermen in Amstelwijck te realiseren. De ontwikkeling van Smitzigt is niet gehinderd door het ontbreken van geluidsschermen. Geluidsschermen zijn pas essentieel op het moment dat de woningen daadwerkelijk bewoond gaan worden.

Van: Door het karakter van de boomgaard in takt te houden, waardevolle bomen te sparen en nieuwe bomen toe te voegen, wordt hier invulling aan gegeven.

Naar: Door het karakter van de boomgaard in takt te houden, waardevolle bomen te sparen en nieuwe bomen toe te voegen, wordt hier invulling aan gegeven. Belangrijk op deze locatie is de aandacht voor veiligheid en gezondheid. Bij de ontwikkeling van woningen gelden de voorwaarden behorende bij het leefmilieu *Suburbaan* uit de Structuurvisie. Een geluidsscherm zal bijvoorbeeld geplaatst moeten worden om te voldoen aan de voorwaarden met betrekking tot geluid en gezondheid.

Hastingsweg / Provinciale weg
Reclamant 3 en 7

Reclamant verzoekt een gewijzigde structuurvisie vast te stellen, in die zin dat de bandbreedte van het aantal woningen – 400-500 woningen – in het Ontwikkelgebied (locatie Hastingsweg/Provincialeweg) wordt losgelaten en als resultante wordt gezien van een optimalisatie van het woningbouwprogramma en het totale bouwvolume in het Ontwikkelgebied, rekening houdend met de beperkende omgevingsfactoren van het Ontwikkelgebied (zoals verkeer en milieuregelgeving).

Argument: het noemen van een maximum aantal woningen is bezien vanuit stedenbouwkundige en een gezonde financiële ontwikkeling onverstandig. De optimalisatie van het woningbouwprogramma en het totale bouwvolume in het licht van de complexe opgaven in het Ontwikkelgebied en de grote woningbouwbehoefte in Dordrecht, maakt het in dit stadium noemen van een maximum aantal woningen niet verstandig. Het noemen van een maximum kan belemmerend werken voor een goede ontwikkeling van het ontwikkelgebied.

Antwoord: in de Structuurvisie worden de kaders weergegeven op het gebied van de ruimtelijk ordening in Dordrecht. Voor het gebied Hastingsweg / Provinciale ziet de gemeente een ontwikkeling van woningbouw in het leefmilieu *stedelijk wonen*. Daarbij worden de vastgestelde beleidsmatige uitgangspunten meegegeven. Er is 'slechts' een indicatief programma vermeld, dat aan de hand van diverse onderzoeken (ruimtelijk, financieel etc.) geconcretiseerd moet worden. Het aantal van 400 – 500 woningen is de basis geweest voor de m.e.r. beoordeling. Hierin wordt geconcludeerd dat ontwikkelingen op deze locatie kunnen leiden tot nadelige milieugevolgen (Verkeer, geluid, externe veiligheid en stikstof). Omdat de ontwikkeling inderdaad nog uitgewerkt moet worden, wordt nu nog geen m.e.r. besluit genomen. De opmerkingen uit deze m.e.r. beoordeling worden meegegeven voor de uitwerking, zodat een plan met een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat. Het woningbouwprogramma is dan een resultaten van alle mogelijkheden en onmogelijkheden binnen de ruimtelijke kaders, wet- en regelgeving.

Van: n.v.t.

Naar: n.v.t.

Reclamant verzoekt niet op voorhand de ontwikkeling van het Ontwikkelgebied financieel onmogelijk te maken door het opleggen van een eis van de realisatie van sociale huurwoningen, maar in plaats daarvan in de Structuurvisie een ambitie te vermelden om in het kader van optimalisatie van het woningbouwprogramma en het totale bouwvolume in het Ontwikkelgebied te bezien of sociale huurwoningen aan het woningbouwprogramma voor het Ontwikkelgebied kunnen worden toegevoegd.

Argument: de geringe baten van het ontwikkelen en realiseren van veel kostbare huurwoningen wegen niet op tegen de aanzienlijke kosten (zoals voor akoestische maatregelen) voor ontwikkelaar en eigenaren en het realiseren van een kwalitatief hoogwaardige woonomgeving. Woningbouw zal niet rendabel zijn voor de reclamant in het geval dat een groot aantal sociale huurwoningen in het Ontwikkelgebied dient te worden gebouwd.

Antwoord: in de woonvisie is recent (wederom) vastgesteld dat het aandeel sociale huur van de nieuw te bouwen woningen minimaal 10% dient te bedragen. Daarbij is de opgave om het gesloopte aantal sociale huurwoningen terug te bouwen, zodat iedere doelgroep een woning kan vinden in Dordrecht. Dit vastgestelde beleid is logischerwijs

ook uitgangspunt in de Structuurvisie. Een aandeel sociale huurwoningen is bij iedere ontwikkeling het uitgangspunt. De locatie Hastingsweg / Provinciale weg is met een stedelijk leefmilieu evenzeer geschikt voor het ontwikkelen van sociale huurwoningen.

Van: n.v.t.

Naar: n.v.t.

Op deze locatie hoogwaardige woningbouw zoals gepland op de locatie Amstelwijck Smitzigt Boomgaard

Argument: dan creëer je ECHT suburbaan wonen.

Antwoord: in de tekst is omschreven dat het leefmilieu aangepast wordt van *agrarisch* naar *stedelijk wonen*. De nadruk bij de nieuwbouw in dit leefmilieu ligt op eengezinswoningen voor de middeninkomens. Dit past bij de doelgroep en de bebouwing die de gemeente voor dit gebied voor ogen heeft. Zoals ook door reclamant betoogd, is er behoefte aan woningen voor (toekomstige) bewoners met middeninkomens. Daarnaast past het leefmilieu *stedelijk wonen* bij de ligging van het gebied.

N.a.v. deze zienswijze blijkt dat zowel in de *aanleiding* als op de kaart met leefmilieus, het gebied ten onrechte als *suburbaan* leefmilieu is benoemd.

Van: Hastingsweg / Provinciale weg: Van agrarisch naar suburbaan wonen

Naar: Hastingsweg / Provinciale weg: Van agrarisch naar stedelijk wonen

Van:



Naar: Uitsnede nieuwe kaart

Een goede ontsluiting van het verkeer via de Provinciale weg naar de N3 is belangrijk.

Antwoord: de ontsluiting van het te ontwikkelen gebied aan de Hastingsweg / Provinciale weg is inderdaad een belangrijk aandachtspunt, zo blijkt ook uit de m.e.r. beoordeling. Dit is een onderdeel van de verdere uitwerking van de plannen.

Van: n.v.t.

Naar: n.v.t.

Zuidzijde Station

Reclamant 1 en 7 en input Commissie Fysieke Leefomgeving

Het voorgenomen woningbouwprogramma voor Thureborg is hoger dan vermeld in de 4e herziening structuurvisie.

Argument: er is veelvuldig contact met de gemeente. Momenteel is het voornemen om 300 tot 350 woningen toe te voegen.

Antwoord: Ten tijde van het opstellen van de concept 4^e herziening van de Structuurvisie was het toevoegen van het aantal woningen in het programma voor Thureborg onduidelijk. In de m.e.r. beoordeling is uitgegaan van toevoeging van 150 tot 300 woningen. Een aanpassing van het programma betekent dat een nieuwe m.e.r. beoordeling moet plaatsvinden. Het is goed dit te doen als er duidelijkheid is over **het** exacte programma, later in de ruimtelijke procedure (bij het wijzigen van het bestemmingsplan). Dan kunnen de milieu effecten berekend worden op basis van meer concrete aantallen. Daarnaast voorkomt een nieuwe m.e.r. beoordeling in een later stadium vertraging voor andere projecten in de 4^e herziening van de Structuurvisie.

Van: Het idee is om kleine woningen te realiseren voor genoemde doelgroepen, met een groei van 150 tot 300 units in Thureborgh.

Naar: Het idee is om kleine woningen te realiseren voor genoemde doelgroepen, voornamelijk jongeren, met een groei van meer dan 300 woningen. Aangezien het exacte aantal nog niet bekend is, wordt in een later stadium een (aanvullende) m.e.r. beoordeling gedaan voor dit project.

Een betere kwaliteit en bereikbaarheid voor auto's moet uitgangspunt zijn bij de ontwikkeling van dit gebied

Argument: de ontwikkeling van het Thureborgh-gebouw verloedert eerder dan dat het een kwalitatief aanbod verbetert. Huizen realiseren in het UWV-kantoor is onverantwoord, gezien de nabijheid van het spoor. In het gebied is grote behoefte aan betere bereikbaarheid van het spoor van auto's. Een oplossing zou zijn om de huidige bestaande bouw geheel te slopen, te voldoen aan de hedendaagse eisen en ruim voldoende parkeermogelijkheden te creëren.

Antwoord: De gemeente werkt aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid van de zuidzijde van het station. Tegelijkertijd is er een groeiopgave die onder andere bestaat uit het toevoegen van 10.000 woningen om meer inwoners aan onze stad te binden. Het gebied is, zoals reclamant omschrijft, een unieke locatie voor verstedelijking. Naast een herinrichting van het Weizigtpark en de realisatie van een nieuwe stations entree in combinatie met een fietsenstalling, wordt met ontwikkelaars gewerkt aan de herontwikkeling van bebouwing in het gebied. Ook de eigenaar van het Thureborgh-gebouw werkt hieraan mee door het bestaande pand te renoveren en extra woningen toe te voegen. Het pand leent zich technisch gezien goed voor hergebruik; dit is zowel vanuit het oogpunt van het beoogde gebruik, financiën en duurzaamheid aantrekkelijk, maar zorgt er ook voor dat de bestaande kwaliteiten van het gebied, zoals monumentale bomen, behouden kunnen blijven. Hierdoor zal het gebied op meerdere vlakken een kwalitatieve impuls krijgen waardoor van 'verloedering' geen sprake kan zijn.

Uiteraard worden hierbij wet- en regelgeving in acht genomen, evenals gemeentelijk beleid en randvoorwaarden. Met de voorliggende wijziging van de Structuurvisie wordt de bouwhoogte afgestemd met de omgeving. Het groepsrisico en de geluidbelasting wordt

afgestemd met wettelijke normen en het gemeentelijke beleid voor deze locatie nabij het station.

Verkeersmodellen tonen aan dat het Dordtse wegennetwerk in 2030 zal vastlopen. Dit is nog zonder de realisatie van de groeiambitie die de stad heeft. De modellen tonen ook aan dat de enige optie die de bereikbaarheid van de stad en de leefbaarheid op peil zal houden, een vermindering van het autoverkeer is. Dit betekent dat er moet worden ingezet op alternatieve vervoersmodaliteiten zoals de fiets en het openbaar vervoer. Het streven is dan ook om het autogebruik in de gemeente te verminderen en het fietsgebruik te stimuleren. Het aanleggen van meer parkeerplaatsen voor de auto nabij het station past dus niet in de gemeentelijke visie. Wel wordt de fietsenstallingscapaciteit aan de zuidzijde van het station fors uitgebreid en wordt de fietsinfrastructuur naar het station verbeterd.

Van: n.v.t.

Naar: n.v.t.

Eventuele toenemende parkeerdruk in het gebied mag niet leiden tot overlast in de omliggende buurten.

Antwoord: Deze locatie en doelgroep leent zich bij uitstek om ov- en fietsgebruik te stimuleren en daarmee een lage parkeernorm te hanteren. De parkeerdruk op de omliggende buurten mag inderdaad niet toenemen. Dit moet worden gemonitord.

Van: Bij de uitwerking van het plan zullen daarom ook auto reducerende maatregelen meegenomen moeten worden, evenals nieuwe mobiliteitsconcepten. We streven naar een integrale parkeeroplossing met en voor alle partijen in dit gebied.

Naar: Bij de uitwerking van het plan zullen daarom ook auto reducerende maatregelen meegenomen moeten worden, evenals nieuwe mobiliteitsconcepten. We streven naar een integrale parkeeroplossing met en voor alle partijen in dit gebied. De parkeerdruk op de omgeving zal regelmatig worden gemonitord.

Station Leerpark / Gezondheidspark

Reclamant 2, 5 en 7

Er wordt verzocht voor het aspect Externe Veiligheid, Geluid en Trillingen in relatie tot Railverkeer, gebruik te maken van de meest recente gegevens en deze mee te nemen in de afwegingen om te komen tot een goede ruimtelijke ordening.

Argument: voor een zorgvuldige voorbereiding van besluiten moet in de bestemmingsplanprocedure rekening gehouden worden met deze aspecten. Trillinghinder kan ontstaan, maar hier bestaan geen wettelijke normen voor. Verwezen wordt naar het Kenniscentrum InfoMil en de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen.

Antwoord: in de voorliggende concept herziening van de Structuurvisie gaat het 'slechts' om een uitbreiding van het zoekgebied voor het toevoegen van een station. De daadwerkelijke locatie moet aan de hand van diverse studies bepaald worden. Hierin zullen de aspecten Externe Veiligheid, Geluid en Trillingen meegenomen worden. Zoals aangegeven bestaan er geen wettelijke normen voor Trillingen en is dit aspect niet meegenomen in de m.e.r. beoordeling. (extra) Aandacht voor dit aspect wordt toegevoegd.

Van: Samen met Prorail, NS en de Provincie Zuid-Holland verkennen we de haalbaarheid van het station Leerpark / Gezondheidspark.

Naar: Samen met Prorail, NS en de Provincie Zuid-Holland verkennen we de haalbaarheid van het station Leerpark / Gezondheidspark. De verkenning (de oriëntatie fase) maakt deel uit van de bredere toekomstvisie op het spoor in de Zuidvleugel als geheel. De directe omgeving van de beoogde locatie station Leerpark maakt integraal onderdeel uit van de besluitvorming. Naast 'externe veiligheid' en 'geluid', is 'trillingen' een belangrijk afwegingsthema.

Reclamant stelt dat het onbegrijpelijk is dat dat in m.e.r.-beoordeling voor de 4^e herziening van de Structuurvisie gebiedsontwikkeling (woningbouw, voorzieningen), die onderdeel uitmaakt van de oorspronkelijke structuurvisie, niet is meegenomen. Het één kan niet los gezien worden van het ander, stelt de reclamant.

Argument: in de beleving van de reclamant kan een nieuw station tot allerlei (nieuwe) verkeersbewegingen leiden, niet alleen van / naar het Leerpark / Gezondheidspark, maar ook van / naar andere delen van de stad.

Voor station Leerpark / Gezondheidspark wordt in de structuurvisie (i.c.m. de m.e.r. beoordeling) nergens de link gelegd met de ontwikkelingen van de Middenzone, de bouw van 2500-3000 woningen, de verkeersbelasting die dat met zich mee gaat brengen en de afname van de groene ruimte.

Antwoord: in de herziening van de Structuurvisie wordt 'slechts' het zoekgebied voor een nieuwe stationslocatie uitgebreid. Reclamant heeft gelijk dat alle ontwikkelingen binnen Dordrecht invloed op elkaar kunnen hebben. In de aankomende Omgevingsvisie worden op stadsbreed niveau onderzoeken gedaan naar de gevolgen van beleid(svoornemens), evenals een soort m.e.r. beoordeling. Op de oorspronkelijke Structuurvisie heeft nooit een m.e.r. beoordeling plaatsgevonden.

In deze fase wordt verkend of een station Leerpark op Zuidvleugel niveau wenselijk is. Mocht dit de situatie worden, dan wordt er een uitgebreid onderzoek gestart naar de

inpasbaarheid, effecten op de omgeving en gebieden in de nabijheid. Hierbij worden milieu, verkeer en vervoer, stedelijke kwaliteit, ruimtelijk economische dynamiek en kostenstructuur betrokken. Op basis van dat onderzoek wordt besluitvorming voorbereid.

In september 2018 heeft onderzoek naar verkeer / parkeerdruk in het Leerpark plaatsgevonden. De verkeersdruk is voor het overgrote deel gerelateerd aan de onderwijsinstellingen. Verdeling: 50% fietsers, 25% bus en 25 % autogebruik, Met het huidige autogebruik is de parkeerdruk in het gebied erg hoog, terwijl het gebied nog niet in zijn totaal is gerealiseerd. Zonder ingrijpen wordt de parkeerdruk dus nog groter en wordt momenteel nagedacht over het invoeren van betaald parkeren. Bij de verdere ontwikkeling van een nieuwe station Leerpark / Gezondheidspark wordt, als voor- en natransport, het fietsgebruik zoveel als mogelijk gestimuleerd en autogebruik ontmoedigd.

Van: n.v.t.

Naar: n.v.t.

Reclamant is van mening dat in (tabel 3.1 van) de m.e.r. beoordeling nog niet gesteld kan worden dat er geen nadelig milieueffect is m.b.t. verkeer bij toevoeging van een nieuw station.

Argument: reclamant stelt dat de MER-beoordeling tegenstrijdige informatie bevat in relatie tot de structuurvisie. De structuurvisie schetst verschuiving naar openbaar vervoer en verduurzaming van de stad. De m.e.r. beoordeling spreekt over toename van verkeer en de afwikkeling van extra verkeer.

Antwoord: in tabel 3.1. wordt inderdaad aangegeven dat er voor station Leerpark / Gezondheidspark geen nadelige effecten voor verkeer worden verwacht. Vervolgens wordt toegelicht dat de overige ontwikkelingen met verwacht verkeerseffect op de N3 niet meteen om een afweging vragen, maar samen met de overige ontwikkelingen in Dordrecht om een totaalafweging vragen, bijvoorbeeld in de Omgevingsvisie. Het is correct dat gebied specifieke investeringen kunnen leiden tot verschuiving van verkeersstromen. Deze effecten worden altijd betrokken in de besluitvorming op projectniveau. In de m.e.r. beoordeling wordt over de afwikkeling van extra verkeer ook gesteld dat het een aandachtspunt is voor vervoluitwerking en vervolgprocedures. Er is voorafgaand het opstellen van de m.e.r. beoordeling namelijk ook nog geen verkeersonderzoek gedaan naar een Station Leerpark / Gezondheidspark. Dit is onderdeel van het onderzoekstraject dat de komende jaren gaat plaatsvinden (zie beantwoording vorige punt).

Van: n.v.t.

Naar: n.v.t.

Reclamant stelt dat de stelling in de m.e.r.-beoordeling dat een nieuw station (Leerpark / Gezondheidspark) niet leidt tot een wezenlijk ander spoorgeluid dan de huidige situatie, niet is onderbouwd.

Argument: om de geluidbelasting te onderbouwen is het noodzakelijk om door (berekening of meting) de huidige geluidbelasting vast te stellen. Alleen daarmee kan bepaald worden of een nieuw station niet tot extra toename van geluid leidt, zo stelt de reclamant.

Antwoord: in de m.e.r. beoordeling wordt aangegeven dat er geen wezenlijke toename verwacht wordt. Het gaat hier om een beoordeling van de uitbreiding van een zoeklocatie voor een nieuw station in Dordrecht. Zoals eerder omschreven zal een uitgebreid onderzoekstraject volgen inclusief een Milieu Effect Rapportage. Een station Leerpark kan leiden tot een aantal extra treinen per uur. Ook hebben remmende treinen een ander geluidprofiel. Om geluidsoverlast tegen te gaan zijn er ook verschillende mogelijkheden. Dat het Leerpark in een verstedelijkt gebied ligt wordt betrokken in deze verkennende fase. In de planfase kunnen de effecten pas gekwantificeerd worden. Milieu en verkeer en vervoer maken integraal onderdeel uit van besluitvorming op projectniveau. Met betrekking tot geluid zal ten alle tijden voldaan moeten worden aan wettelijke eisen en gemeentelijke normen. Het is goed om alert te zijn op dit onderwerp.

Van: Samen met Prorail, NS en de Provincie Zuid-Holland verkennen we de haalbaarheid van het station Leerpark / Gezondheidspark.

Naar: Samen met Prorail, NS en de Provincie Zuid-Holland verkennen we de haalbaarheid van het station Leerpark / Gezondheidspark. De verkenning (de oriëntatie fase) maakt deel uit van de bredere toekomstvisie op het spoor in de Zuidvleugel als geheel. De directe omgeving van de beoogde locatie station Leerpark maakt integraal onderdeel uit van de besluitvorming. Naast 'externe veiligheid' en 'geluid', is 'trillingen' een belangrijk afwegingsthema.

Reclamant stelt dat in de m.e.r. beoordeling geen informatie te achterhalen is over de verkeersontwikkeling in het gebied Leerpark / Gezondheidspark;

Argument: een analyse ontbreekt van huidige situatie <-> toekomstige situatie. Wat is belasting nu met bestaand treinverkeer, 425 busbewegingen per dag en niet nader vastgesteld aantal autobewegingen per dag? Wat is de verwachte belasting na realisatie van 2.500 - 3.000 woningen en een nieuw station?

Antwoord: in dit stadium zijn de ontwikkelingen genoemd in de Structuurvisie nog niet in die mate uitgekristalliseerd dat onderzoeken zijn gedaan naar bijvoorbeeld verkeersbewegingen bij de komst van een station. Zie ook eerdere beantwoording over het proces. Hoe verder in het proces, hoe meer gedetailleerde informatie beschikbaar komt. De m.e.r. beoordeling zoals deze nu is gepresenteerd geeft een beeld van waar aandacht op gevestigd moeten worden tijdens de verkenningen en afwegingen.

In september 2018 heeft onderzoek naar verkeer / parkeerdruk in het Leerpark plaatsgevonden. De verkeersdruk is voor het overgrote deel gerelateerd aan de onderwijsinstellingen. Verdeling: 50% fietsers, 25% bus en 25 % autogebruik, Met het huidige autogebruik is de parkeerdruk in het gebied erg hoog, terwijl het gebied nog niet in zijn totaal is gerealiseerd. Zonder ingrijpen wordt de parkeerdruk dus nog groter en wordt momenteel nagedacht over het invoeren van betaald parkeren.

Bij de verdere ontwikkeling van een nieuwe station Leerpark / Gezondheidspark wordt, als voor- en natransport, het fietsgebruik zoveel als mogelijk gestimuleerd en autogebruik ontmoedigd.

Van: n.v.t.

Naar: n.v.t.

Reclamant stelt dat Structuurvisie en de m.e.r.-beoordeling niet op elkaar aansluiten.

Argument: in paragraaf 3.3.5. van de m.e.r.-beoordeling is gesteld dat het extra verkeer naar verwachting niet leidt tot een wezenlijk negatieve toename. De Structuurvisie stelt dat een doelstelling van een nieuw station minder autoverkeer is. Reclamant is daarbij kritisch op de redenering waarom geen negatieve toename in wegverkeerslawaai wordt verwacht. Ook de gevolgen m.b.t. geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit (stikstofberekening) en beschermde soorten (flora en fauna onderzoek) zijn nog niet vastgesteld en daarmee niet te beoordelen stelt reclamant.

Antwoord: in de Structuurvisie worden de ruimtelijke kaders geschetst, evenals de beleidsvoornemens. De m.e.r. beoordeling toetst de verwachte milieu effecten, op onder andere het gebied van verkeer, geluid, externe veiligheid en bodem. Een reden om een nieuw station te realiseren, is omdat verkeersmodellen aantonen dat het Dordtse wegennetwerk in 2030 zal vastlopen. Ook vanuit duurzaamheidsperspectief wil de gemeente ov- en fietsgebruik stimuleren. De exacte gevolgen voor wegverkeerslawaai en andere aspecten zoals voor externe veiligheid en luchtkwaliteit worden meegenomen in nadere onderzoeken voor een realisatie van een station en de MER die daarvoor zal worden uitgevoerd. De ontwikkelingen uit de structuurvisie leiden volgens artikel 5.16 van de Wet milieubeheer qua omvang niet tot (in een betekende mate) overschrijding van de grenswaarden van luchtkwaliteit. Alle projecten hebben namelijk niet meer dan 1500 woningen bij één of 3000 woningen bij twee ontsluitingswegen. In deze m.e.r.-beoordeling zijn de ontwikkelingen hier dus niet op getoetst. Woningen vallen daarbij buiten het Besluit Gevoelige Bestemmingen, dat onderzoek naar PM10 en/of NO2 verplicht. Desondanks is luchtkwaliteit van groot belang voor de volksgezondheid en is luchtkwaliteit een belangrijk uitgangspunt bij de verdere uitwerking. Ook m.b.t. flora en fauna zal nader onderzoek nodig zijn en dit terugkomen in de uiteindelijke MER. De verwachting op dit moment is dat er geen nadelige natuureffecten voor flora en fauna zijn. Dit betekent niet dat dit de definitieve conclusie is. Ook een stikstofberekening is onderdeel van de nadere uitwerking van dit project.

Van: n.v.t.

Naar: n.v.t.

Reclamant ziet graag concreet wat 'beperkte' woningbouwontwikkeling inhoudt.

Argument: het is onduidelijk of er sprake is van 1500 en / of 3000 woningen bij één en/of meer ontsluitingswegen voor station Leerpark / Gezondheidspark.

Antwoord: Zoals ook in de m.e.r.-beoordeling aangegeven, maakt de gebiedsontwikkeling (woningbouw en voorzieningen) al onderdeel uit van de oorspronkelijke Structuurvisie. In de 4^e herziening van de Structuurvisie gaat het om de uitbreiding van het zoekgebied naar een nieuw station. In de m.e.r.-beoordeling zijn de verwachte negatieve milieu effecten specifiek voor deze stationslocatie in beeld gebracht. Voor de ontwikkeling van het Gezondheidspark wordt een aparte MER opgesteld. De 'beperkte' woningbouwontwikkeling is dan ook niet benoemd en van toepassing.

Van: n.v.t.

Naar: n.v.t.

Reclamant stelt dat het onverantwoord is om dit gebied (Leerpark / Gezondheidspark) verder in te dikken met huizenbouw op 50 meter van risico belast spoor.

Argument: er wordt geen verantwoordelijkheid genomen als dit gebied bij één van de meest risico belaste delen van het Nederlandse spoorwegennet, verder ingedikt wordt. Dit gaat ook ten koste van parkeerplaatsen, wat de bereikbaarheid verslechtert.

Antwoord: Op stedelijk niveau is besloten om binnenstedelijk te verdichten. De modaliteiten openbaar vervoer (trein en bus) en fiets hebben hierbij prioriteit. Hierdoor kan de stad de gewenste groei van het aantal inwoners faciliteren. De stad blijft bereikbaar met een hoog stedelijke kwaliteit (in de Spoorzone). De stad gaat verantwoordelijk om met de risico's in de directe nabijheid van het spoor. Per project wordt hier een zorgvuldige afweging gemaakt.

Voor veiligheid en gezondheid houden we vast aan het huidige beleid passend bij het leefmilieu in dit gebied uit de structuurvisie. Dit betekent dat in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen voor zowel het spoor als de N3 tot bebouwingsvrije zones (voor wonen en werken) zijn aangewezen. Binnen dit leefmilieu *Levendig Centrum* 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. 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, 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.

Van: n.v.t.

Naar: n.v.t.

Het is onnodig om een station Leerpark te realiseren.

Argument: Busritten zijn onderbezet en veel leerlingen komen uit Dordrecht zelf en hebben geen behoefte aan een treinstation. Daarnaast liggen stations Dordrecht Centraal en Dordrecht Zuid relatief dichtbij het Leerpark vergeleken met treinstations en campussen in studentensteden. Het is hierom ecologisch en economisch verantwoord om gebruik te maken van bestaande infrastructurele voorzieningen dan nieuw te bouwen voorzieningen.

Antwoord: In de oorspronkelijke Structuurvisie wordt nog uitgegaan van de verplaatsing van Station Zuid naar een omcirkeld gebied. Om de zoektocht naar een alternatieve en / of extra stationslocatie te maximaliseren, voegen wordt de locatie Station Leerpark / Gezondheidspark toegevoegd via deze herziening van de Structuurvisie. Er wordt nu een (Pre)verkenning uitgevoerd naar station Leerpark. Deze (pre)verkenning wordt uitgevoerd op Zuidvleugel niveau. Het uitgangspunt hierbij een hoogfrequente bediening tussen Leiden en Dordrecht Leerpark. Station Zuid behoudt haar huidige bediening (richting Brabant). Een uitgebreide verkenning, onderzoeken, scenario's met voor en tegen argumenten, risico's, afwegingen etc. moeten de komende jaren plaats gaan vinden. Hierbij zullen de argumenten van reclamant worden meegenomen betreffende de afstanden tussen de stations, te bedienen doelgroepen etc.

Het realiseren van een station op het Leerpark biedt een kans om een verbinding tussen de campus Leerpark en andere kenniscentra in de zuidelijke randstad middels OV te realiseren. Er vindt kennisoverdracht en samenwerking plaats tussen Universitair, HBO- en MBO-onderwijs op het gebied van maakindustrie. Het Leerpark, en meer precies de Duurzaamheidsfabriek en de nog de te realiseren Maakfabriek (startup **facility**) spelen daarbij een belangrijke rol.

Van: Samen met Prorail, NS en de Provincie Zuid-Holland verkennen we de haalbaarheid van het station Leerpark / Gezondheidspark.

Naar: Samen met Prorail, NS en de Provincie Zuid-Holland verkennen we de haalbaarheid van het station Leerpark / Gezondheidspark. De verkenning (de oriëntatie fase) maakt deel uit van de bredere toekomstvisie op het spoor in de Zuidvleugel als geheel. De directe omgeving van de beoogde locatie station Leerpark maakt integraal onderdeel uit van de besluitvorming. Naast 'externe veiligheid' en 'geluid', is 'trillingen' een belangrijk afwegingsthema.

Om de zuidelijke stadsdelen beter te ontsluiten via het spoor, is verplaatsing van Station Zuid naar het zuiden logischer.

Argument: Hiermee krijgen de huidige en nieuwe bewoners in Sterrenburg en Amstelveen een betere aansluiting op het stadcentrum. Daarbij geeft het mogelijkheden voor forensen wat de ontwikkeling van het bedrijfspark Amstelveen ten goede komt.

Antwoord:

Het doel van een station Leerpark / Gezondheidspark, is voornamelijk het faciliteren van mensen georiënteerd op de Randstad. Het merendeel van de bezoekers van het Leerpark / Gezondheidspark komt vanuit de Randstad. Hierom is een station op Leerpark / Gezondheidspark is een logischere keuze om aan te sluiten op het metropool OV-netwerk dan het verplaatsten van station Dordrecht Zuid.

Alleen een station Leerpark / Gezondheidspark en geen Zuid of Amstelveen is inderdaad ongunstig voor de zuidelijke stadsdelen. We onderzoeken daarom een Station Leerpark in combinatie met station Zuid of Amstelveen.

Van: n.v.t.

Naar: n.v.t.

Reclamant stelt dat gebrek getoond wordt aan verantwoordelijkheid in het oplossen van geluidsvervuiling.

Argumentatie: in de structuurvisie wordt het maximaal gewenst aantal decibel binnen het leefmilieu verhoogd van 48dB verhoogd naar 53dB.

Antwoord: het verhogen van het aantal decibel van 48dB naar 53dB op de gevel vindt niet plaats in deze herziening van de Structuurvisie. Wel wordt voor het toevoegen van woningen aan de Zuidzijde Station binnen het leefmilieu de geluidsbelasting verruimd van 53 DB op de gevel naar 58 dB met voorwaarden. Deze voorwaarden betekenen dat toekomstige bewoners beschermd moeten worden door bijvoorbeeld het plaatsen van geluidschermen. Dit aantal decibellen past overigens bij een stationsomgeving.

Van: n.v.t.

Naar: n.v.t.

Beleidsmatige onderbouwing

Reclamant 6 en actualiteiten

Voorgesteld wordt om bij verdere uitwerking van de gebiedsinrichtingen, zoals beschreven in de structuurvisie, gezamenlijk in te zoomen op het gebied en keuzes te maken m.b.t. de wateropgave.

Argument: Er is meer ruimte nodig binnen het watersysteem om regenwater te kunnen opvangen en verwerken: de wateropgave. Dit is ook een opgave van reclamant. Daarnaast haakt Reclamant graag aan bij overige klimaat adaptieve ontwikkelingen zoals aangegeven in paragraaf 3.2. van Groenblauwe Stad.

Antwoord: Ook wij zoeken graag de samenwerking op in de wateropgave en zullen reclamant betrekken bij de verdere uitwerking van de projecten / in de ruimtelijke procedures.

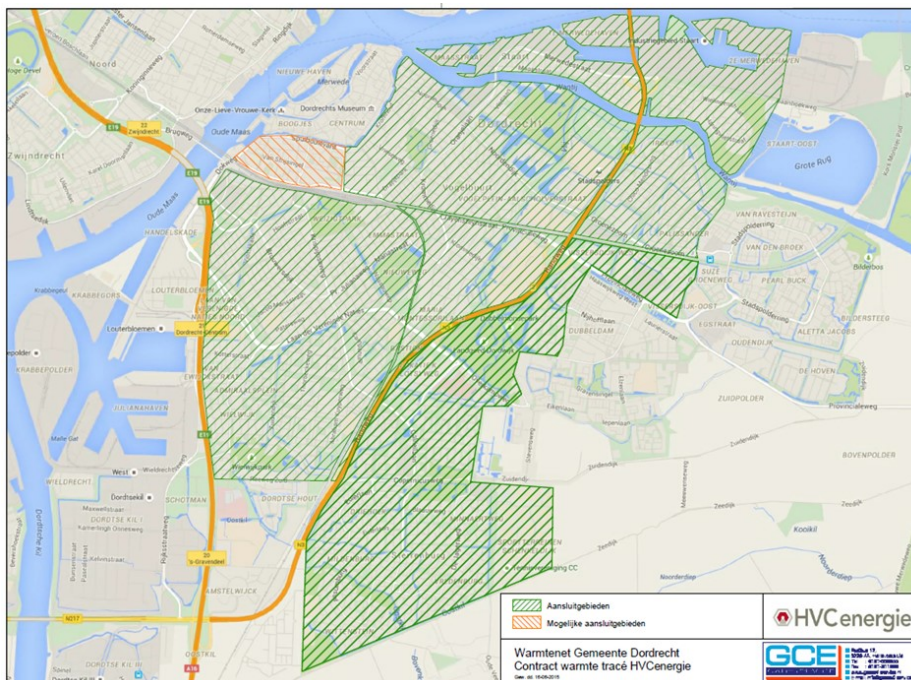
Van: n.v.t.

Naar: n.v.t.

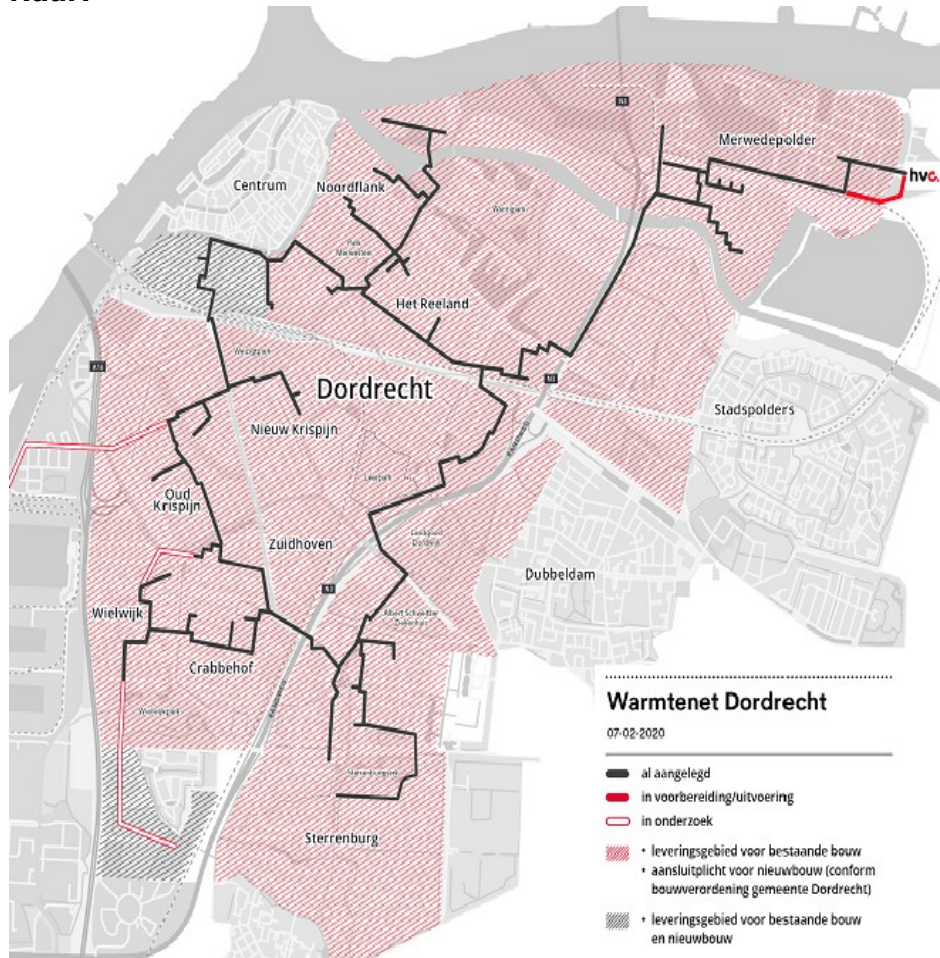
Aanpassen kaart Warmtenet HVC

Argument: Er is een geactualiseerde kaart ten behoeve van de Transitievisie Warmte

Van:



Naar:



Algemene opmerkingen

Reclamant 7 en input Commissie Fysieke Leefomgeving

Houd vast aan de "leidende principes naar 2030"

Argument: Om te kunnen groeien is een goede basis nodig. Dit betekent:

- Groeien door mensen met meer draagkracht aan te trekken. In de omliggende Drechtsteden is het gemiddeld inkomen hoger. Reclamant stelt dat het vanuit draagkracht belangrijk is dat er inwoners komen met een gemiddeld hoger inkomen. Dit wordt tenietgedaan bij meer investeringen gedaan in sociale woningbouw. Reclamant stelt dat in de structuurvisie 40% van het woningaanbod goed is voor kwalitatief hoogwaardige en duurzame woningen – en dat met de overige 60% van het woningaanbod niet de mensen trekt die draagkracht toevoegen aan de stad.
- Zorgen door sterkere (buurt)netwerken door meer middenklasse. Mensen met lage inkomens hebben genoeg zorgen. Ontwikkel kwalitatieve koophuizen op suburbaan gelegen locaties en koopwoningen voor middeninkomens in meer stedelijke gebieden.
- Verdienen door het aantrekken van bedrijven. Hiervoor dient de bereikbaarheid van Dordrecht verbeterd te worden.
- Verbinden
 - door een betere bereikbaarheid die zeker door een verdere indikking verslechtert. Reclamant stelt dat verkeer van de rijkswegen en railverkeer door Dordrecht weinig bijdragen aan Dordrecht, maar wel hinder geven – zoals geluidsoverlast en luchtvervuiling. Reclamant vraagt zich af of in het kader van de huidige overlast van rijkswegen en railverkeer het verantwoordelijk is meer mensen te huisvesten in Dordrecht. Dit met oog op de gestelde kwaliteitsdoelen en de thema's van de ruimtelijke ordening ten aanzien van wonen, groen blauwe stad, duurzaamheid en milieu.
 - door een verbetering van de regiofunctie. Het centrum van Dordrecht vervult een zeer beperkte regiofunctie. Dordrecht is volgens de gemeente een stad met een levendig stadshart, grootstedelijke voorzieningen en recreatiemogelijkheden. Met de laatste twee punten is reclamant het eens. Wat mist, is een levendig stadshart. Ondanks veel goede initiatieven, is en blijft het stadshart op leven na dood.
- Ruimte waarin de leefomgeving verbetert. De kwalitatieve normen van het leven in Dordrecht staan onder druk doordat gekozen is voor groei door 'indikking'.
- Verantwoordelijkheid nemen op vele vlakken. De focus is gericht op groei en bereikbaarheid. Normen worden opgerekt en er wordt gerekend met toekomstige technische ontwikkelingen. Dordrecht zit ver boven het gemiddelde met inwoners, huizen en auto's per km². De voorgenomen indikking zal leiden tot meer geluidsoverlast en vermindering van de luchtkwaliteit

Antwoord: De analyse en het raadgevend advies zijn breder dan de projecten die centraal staan in de 4^e herziening van de Structuurvisie Dordrecht 2040. Het gaat om de algemene koers die Dordrecht vaart, de opgaven die de gemeente voor zich ziet en de doelen die zij wil behalen. Momenteel wordt gewerkt aan de Omgevingsvisie, die al het beleid op het gebied van de fysieke leefomgeving verenigt en vervangt. De concept Omgevingsvisie zal na de zomer ter inzage worden gelegd. Aangeraden wordt om de gemeente brede adviezen dan (wederom) in een zienswijze in te brengen.

Tegelijkertijd blijven de huidige uitgangspunten van beleid in de Omgevingsvisie staan: Dordrecht wil en moet groeien om sociaaleconomisch sterk(er) te worden en blijven. Dordrecht kenmerkt zich door een relatief grote goedkope woningvoorraad. De focus ligt daarom op het behouden en aantrekken van mensen met midden en hogere inkomens. Dit betekent echter niet dat mensen die toegewezen zijn op een sociale huurwoning

uitgesloten worden. Dat Dordrecht meer mensen met 'lagere' inkomens huisvest past bij de kenmerken van een centrumgemeente met een groter aanbod aan sociale voorzieningen en goedkope woningen.

Met het programma *Levendige binnenstad* wordt gewerkt aan het verlevendigen van het Centrum. Dit is niet iets wat de gemeente alleen kan. Hiervoor zijn ondernemers nodig, maar ook de eigenaren van de panden, zoals het door reclamant benoemde V&D pand. De locaties voor woningbouw zijn schaars, het buitengebied mag niet aangetast worden en ook het groen moet behouden blijven. Daarom is er een noodzaak tot verdichting (indikking). Uiteraard is het streven om ten alle tijden de leefomgeving te verbeteren. Gezondheid is dan ook een belangrijk thema in de Omgevingswet en in de Omgevingsvisie. Het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit is een (ruimtelijke) puzzel met alle opgaven die er zijn. Naast de door de reclamant aangetipte opgaven, zijn er immers nog opgaven onder andere op het gebied van duurzaamheid en klimaatadaptatie. Tot slot moet Dordrecht inderdaad bereikbaar blijven. Dordrecht heeft nu eenmaal te maken met Rijkswegen en het spoor waarop ook nog gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Het bereikbaar houden van de stad kan alleen door het autogebruik te verminderen en in te zetten op het gebruik van fiets, openbaar vervoer en slimme constructies zoals deelauto's. Deze inzet is ook nodig ten behoeve van duurzaamheidsopgaven.

Van: n.v.t.

Naar: n.v.t.

Onderzoeken naar bijvoorbeeld natuursoorten en verkeersoplossingen zijn noodzakelijk om uiteindelijk concrete afwegingen en beslissingen te nemen.

Antwoord: De Structuurvisie stelt de ruimtelijke kaders en maakt ontwikkelingen mogelijk, in deze herziening voor een vijftal projecten. Uiteraard zijn verdere onderzoeken nodig om uiteindelijk het bestemmingsplan vast te kunnen stellen. De onderzoeken worden parallel uitgevoerd met de uitwerking van de projecten. Hierdoor kan bij de onderzoeken rekening gehouden worden met concrete plannen en vice versa. Daarnaast bespaart dit tijd.

Van: *Nieuwe locaties (...)* In het volgende hoofdstuk worden de plannen nader toegelicht.

Naar: *Nieuwe locaties (...)* In het volgende hoofdstuk worden de plannen nader toegelicht. De onderzoeken die nodig zijn voor vaststelling van het bestemmingsplan worden parallel aan de uitwerking van de plannen uitgevoerd. Uiteindelijk kan daarmee een totaal afweging gemaakt worden. In deze 4^e herziening van de Structuurvisie gaat het om het mogelijk maken van projecten en de uitwerking van ruimtelijke initiatieven.

Van: *(Vormvrije) m.e.r.-beoordeling en de 4e herziening Structuurvisie (...)* Voor 4 ontwikkelingen is geconcludeerd dat er, behalve op het aspecten verkeer en stikstof, geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht worden die het doorlopen van een m.e.r. procedure noodzakelijk zouden maken.

Naar: *(Vormvrije) m.e.r.-beoordeling en de 4e herziening Structuurvisie (...)* Voor 4 ontwikkelingen is geconcludeerd dat er, behalve op het aspecten verkeer en stikstof, geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht worden die het doorlopen van een m.e.r. procedure op dit moment noodzakelijk zouden maken. Uiteraard komen de thema's uit de m.e.r. terug in de vervolgonderzoeken die noodzakelijk zijn om het bestemmingsplan vast te stellen.

Er moeten brede afwegingen komen over bijvoorbeeld de woningbouwlocaties, verkeersdruk en stikstof.

Antwoord: In deze herziening van de Structuurvisie staan een aantal projecten centraal met de vraag of de gemeente op deze locaties aan de slag wil met ontwikkelingen. In de aanstaande Omgevingsvisie zullen stadsbrede afwegingen gemaakt gaan worden. In de beoordeling van de Omgevingsvisie (op basis van de verwachte milieu effecten) wordt nader ingegaan op de effecten van onder andere het totale woningbouwprogramma.

Van: *Omgevingsvisie* Momenteel wordt gewerkt aan een nieuwe, integrale Omgevingsvisie voor de gehele gemeente Dordrecht. Deze visie zal alle ruimtelijke kaders, zo ook de (herzieningen van de) structuurvisie, vervangen. De besluitvorming hierover vindt (in principe) in 2020 plaats.

Naar: *Omgevingsvisie* Momenteel wordt gewerkt aan een nieuwe, integrale Omgevingsvisie voor de gehele gemeente Dordrecht. Deze visie zal alle ruimtelijke kaders, zo ook de (herzieningen van de) structuurvisie, vervangen. De besluitvorming hierover vindt (in principe) in 2020 plaats. In de Omgevingsvisie zullen stadsbrede afwegingen gemaakt worden mede op basis van de totale verwachte effecten.