



4^e herziening Ontwerp Structuurvisie Dordrecht 2040

Dorp de Hoop
Amstelwijck Smitzigt Boomgaard
Hastingsweg / Provinciale weg
Zuidzijde station (driehoek Thureborg)
Station Leerpark / Gezondheidspark

April 2020



Ontwerp 4^e herziening Structuurvisie Dordrecht 2040

Inhoudsopgave

1. Aanleiding
2. Plantoelichtingen
3. Beleidsmatige onderbouwing
4. M.e.r. beoordeling
5. Nieuwe kaart leefmilieus

1. Aanleiding

Groeien

In de Structuurvisie Dordrecht 2040 is de toekomstige ontwikkeling van het Eiland van Dordrecht beschreven. Deze structuurvisie is door de gemeenteraad vastgesteld op 17 december 2013. In september 2015, juni 2017 en september 2019 zijn herzieningen van deze structuurvisie vastgesteld.

Met het einde van de woningbouw en economische crisis is het tij van conserveren voorbij en werkt de gemeente aan groei. Dat is duidelijk geworden in het coalitieakkoord 2018 - 2022 waarin Dordrecht Groeit: méér inwoners, méér draagkracht één van de zes leidende principes is. Over vier jaar willen we het inwoneraantal hebben zien stijgen. Dordrecht is een stad met een aantrekkelijk en levendig stadshart, grootstedelijke voorzieningen en recreatiemogelijkheden. Om voorzieningen in de binnenstad en in de wijken betaalbaar te houden, moeten we bouwen aan de stad. Nieuwe woningen op aantrekkelijke binnenstedelijke locaties, die jongeren, studenten en gezinnen aan Dordrecht verbinden, want meer mensen betekent meer draagkracht voor de voorzieningen van de stad. Het accent bij nieuwbouw ligt op het hogere segment, terwijl de andere

segmenten niet worden vergeten. Er is afgesproken dat er binnenstedelijk, binnen de huidige contouren van de stad gebouwd wordt. De opgaven van de stad zijn leidend voor het werk van de gemeentelijke organisatie. Sommige opgaven vragen gedurende langere tijd extra inspanning van de organisatie en aandacht van het gemeentebestuur, waaronder de opgave Bouwende Stad. In het coalitieakkoord is vastgelegd dat we de huidige collegeperiode inzetten op een snelle en gefocuste groei met 4000 kwalitatief hoogwaardige en duurzame woningen (energiezuinig en gasloos) en werken aan een harde planvoorraad van nog eens 6000 woningen op nieuwe locaties, die na 2022 gebouwd kunnen worden.

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. Aangezien we een grote woningbouwopgave hebben, is het wenselijk om nu de ruimtelijke kaders aan te passen om in de tussentijd naar de Omgevingsvisie, concrete stappen te kunnen zetten met deze projecten. Er is daarom gekozen om nog één herziening van de structuurvisie te maken op basis van een inventarisatie van projecten die binnen een jaar gestart zouden kunnen worden. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, die nu nog onbekend of onvoldoende concreet zijn, worden meegenomen in de Omgevingsvisie.

Het is van belang dat een ontwikkeling past in de ruimtelijke kaders en structuur van Dordrecht. In de op te stellen Omgevingsvisie wordt daarom al het ruimtelijk beleid integraal afgewogen naar een visie op de stad, structuren en deelgebieden. In deze laatste herziening wordt het mogelijk gemaakt een aantal locaties te ontwikkelen, maar wel passend binnen de structuur van Dordrecht en de beleidskaders die zijn vastgesteld.

Nieuwe locaties

Al tijdens het proces van vaststelling van de 3e herziening van de structuurvisie bleek dat er nieuwe locaties zijn waar ruimtelijke ontwikkelingen zouden kunnen plaatsvinden, zoals Dorp de Hoop en Smitzigt

Boomgaard (onderdeel Amstelwijck). We hebben ervoor gekozen een nieuwe herziening op te stellen, zodat omwonenden en andere belanghebbenden de kans hebben om op deze nieuwe locaties apart te reageren. Daarnaast was het voor de projecten die wél omschreven stonden in de 3e herziening, van belang dat de besluitvorming geen vertraging op zou lopen, zodat er verder gegaan kan worden met de ruimtelijke procedures.

In deze 4e herziening worden de volgende elementen gewijzigd:

1. Dorp de Hoop: Van groen en recreatie en rustig groen wonen naar respectievelijk rustig groen wonen en suburbaan wonen
2. Amstelwijck Smitzigt Boomgaard: Van groen en recreatie naar suburbaan wonen
3. Hastingsweg / Provinciale weg: Van agrarisch naar stedelijk wonen
4. Zuidzijde station (driehoek Thureborg): Verruimen bouwhoogte, groepsrisico en geluidsbelasting
5. Station Leerpark / Gezondheidspark: Toevoegen nieuw station

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 4e herziening van de Structuurvisie gaat het om het mogelijk maken van projecten en de uitwerking van ruimtelijke initiatieven.

Overige afwegingen

Naast de nieuwe locaties, worden in deze 4e herziening van de structuurvisie een aantal thema's onderbouwd en geactualiseerd, te weten wonen, groenblauwe stad, duurzaamheid en milieu. Deze zijn van invloed op de ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente.

Voor de voorgenomen ontwikkelingen geldt een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht. Hierbij moet worden afgewogen of de voorgenomen ontwikkelingen leiden tot "belangrijke negatieve milieueffecten" die tot het doorlopen van een (volledige) m.e.r.-procedure zouden moeten leiden. De volledige m.e.r. beoordeling is terug te vinden in de bijlage, de conclusies in hoofdstuk 4. Tot slot is in hoofdstuk 5 de kaart met aangepaste leefmilieus te vinden, betreffende de 5 projecten die centraal staan in deze 4e herziening Structuurvisie Dordrecht 2040.

2. Plantoelichtingen

2.1 Dorp de Hoop

Overwegingen

Stichting De Hoop en Stichting Haaswijk hebben een zienswijze ingediend over de 3e herziening ontwerp Structuurvisie Dordrecht 2040 en verzocht om locatie Dorp De Hoop in deze herziening op te nemen. Om omwonenden echter de gelegenheid te bieden om op dit voornemen te reageren, is besloten om deze locatie mee te nemen in deze 4e herziening van de structuurvisie en niet in de 3e.

De Hoop wenst de locatie Dorp De Hoop als woningbouwlocatie te ontwikkelen. Hiermee kan invulling gegeven worden aan de vraag van De Hoop en de woonambities zoals vastgelegd in de groeiagenda en het coalitieakkoord. Daarnaast speelt de ontwikkeling van de zogenaamde driehoek locatie (A in onderstaande kaart). Hier wil Het Parkhuis graag een woon/zorg instelling realiseren voor gerontopsychiatrische patiënten. Gezien de grote huisvestingsproblemen van Het Parkhuis is ingestemd met deze ontwikkeling. Voor de realisatie en financiering van deze locatie heeft Het Parkhuis contact opgenomen met de woningcorporatie. Deze wil graag deze voorziening realiseren, maar vraagt wel de bestemming Wonen toe te voegen (voor gebied A in onderstaande kaart). Dit is nodig om van de Autoriteit Woningcorporaties toestemming te verkrijgen voor deze investering (taakstelling).

Indicatief programma

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.

Voortzetting van de ruimtelijke structuur met bebouwing langs de dijk, zoals nu aanwezig langs de Noordendijk ter hoogte van De Hoven, is in gebied C mogelijk. Het aanbrengen van een brede buffer tussen het dorp De Hoop en de nieuwe woningen kan de ecologische functie van het gebied versterken.

De woonbebouwing langs de Noordendijk ter hoogte van de buurt De Hoven, maar ook nabij de Visserdijk, kent grote kavels en een ruime opzet. De gemiddelde kavel langs de dijk ter hoogte van De Hoven heeft een oppervlak van 1.200 m². Het dijkprofiel bestaat uit een weg en sloot onder langs de dijk, voorlangs de woning. De woningen zijn georiënteerd op de dijk. Op deze manier vormt de inrichting een onderdeel van de groene (ecologische) verbinding tussen buitengebied en binnenstad, die zoveel mogelijk gesitueerd is langs de Noordendijk. Tevens zorgt deze inrichting voor geleiding tussen de wijken Stadspolders en Dubbeldam en wordt bovendien de dijk en zijn structuur benadrukt. Sociale woningbouw binnen de contouren van het huidige dorp van De Hoop is vanuit stedenbouwkundig oogpunt goed mogelijk.

Met de realisatie van dit programma kan ook invulling gegeven worden aan het woonbeleid dat een gedifferentieerd woningaanbod wil bewerkstelligen en mensen met hogere inkomens wil aantrekken of aan de stad te binden. Dure woningen bevorderen bovendien ook de doorstroming.

Verandering leefmilieu / aanpassing structuurvisie

De denkrichtingen die er nu zijn, dienen gezamenlijk met De Hoop, Het Parkhuis en de woningcorporatie verder vormgegeven te worden. Om de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken, zijn twee aanpassingen voor deze locatie in de structuurvisie nodig:

- Dorp De Hoop (A en B) kent nu het leefmilieu rustig groen en groen en recreatie. Hierin is woningbouw niet mogelijk (groen en recreatie) of richt zich (bij rustig groen) alleen op het topsegment. Om zorgwoningen mogelijk te maken in een iets meer intensieve dichtheid, moet het leefmilieu worden aangepast naar suburbaan. Kenmerkend voor dit leefmilieu is de groene uitstraling. Het wonen domineert, maar de intensiteit is laag. Gestapelde woningbouw komt voor, maar in een parkachtige omgeving. Met het suburbane leefmilieu kan woningbouwontwikkeling plaatsvinden, maar wordt rekening gehouden met de groene omgeving in het gebied.
- Momenteel kent het gebied achter Dorp de Hoop (C) een groen en recreatief leefmilieu. Hierin is in principe geen ruimte voor woningbouw. Door het leefmilieu aan te passen naar rustig groen is woningbouw in het topsegment mogelijk. Gedacht moet worden aan voornamelijk vrijstaande en 2[^]1 kapwoningen. Gestapelde woningen zijn mogelijk in een landgoedachtige setting. In het rustige groene

leefmilieu is ruimte voor wonen in een ruime, rustig, groene / blauwe setting. Het naastgelegen De Hoven kenmerkt zich door hetzelfde leefmilieu.



Leefmilieu in de aangepaste structuurvisiekaart



Voortzetting structuur van bebouwing langs de dijk



Foto van de huidige situatie



2.3 Hastingsweg / Provinciale weg

Overwegingen

Eigenaren van grond op het voormalige kassencomplex aan de Hastingsweg / Provincialeweg hebben de gemeente benaderd over de mogelijkheden voor woningbouw. Handhaving van het huidige agrarische leefmilieu ligt daarbij niet voor de hand. De locatie tussen de N3, Provincialeweg en spoor heeft voor woningbouw tal van complicaties en beperkingen, op het gebied van milieuregelgeving (geluid en externe veiligheid) en vooral verkeer. Desondanks is de locatie qua ligging en omvang interessant genoeg om de haalbaarheid van woningbouw nader te onderzoeken. Zeker gezien de woningbouwambitie en de centrale ligging van het gebied. Uit een eerste onderzoek blijkt reeds dat de verkeerssituatie direct beïnvloed wordt door woningbouw, maar alsnog kan de keuze gemaakt worden uiteindelijk een bestemmingsplanwijziging te maken. Daarvoor zullen echter alle aspecten van de haalbaarheid (voordelen, nadelen, risico's) goed overwogen moeten worden. Vooruitlopend op het haalbaarheidsadvies, nemen we het terrein aan de Hastingsweg / Provinciale weg mee in deze herziening van de structuurvisie als potentiële woningbouwlocatie. Op deze manier kunnen we aan de voorkant de gewenste ruimtelijke ontwikkeling bepalen en het proces vlottrekken en op deze manier bijdragen aan de woningbouwambities van onze gemeente. Daarbij willen we nadrukkelijk de markt uitnodigen om met een plan te komen om deze complexe opgave met ons op te lossen. De uitkomst hiervan moet een plan zijn met aantoonbare meerwaarde voor onze stad.

Indicatief programma

Zoals aangegeven moet de daadwerkelijke haalbaarheid voor woningbouwontwikkeling aan de Hastingsweg / Provinciale weg nog aangetoond worden. Evenals voor andere ruimtelijke ontwikkelingen en bestemmingsplanwijzigingen, moeten verschillende onderzoeken uitgevoerd worden. Aspecten die op deze locatie zeker van invloed zijn, zijn ieder geval externe veiligheid, geluid en verkeer.

Een eerste indicatie voor een programma, is 400 - 500 woningen. Naast het midden en duurdere woonsegment, dient hier sociale huur ontwikkeld te worden. De herstructurering in Dordrecht-West en

gewijzigde inzichten in de behoefte naar dit segment zorgen ervoor dat de druk op de markt voor sociale huurwoningen gestaag oploopt. Afgesproken is, zie de regionale woonvisie en de op 17 december 2019 vastgestelde Dordtse paragraaf van deze woonvisie, dat het aantal sociale huurwoningen bij autonome groei op het niveau van 1-1-2016 blijft. Op dit moment zit de gemeente hier (ver) onder. Tevens is afgesproken dat we de sociale huurvoorraad beter over de stad willen spreiden. Deze locatie is bij uitstek geschikt om een behoorlijk aantal sociale huurwoningen te realiseren in een deel van de stad waar het aandeel van deze woningen relatief laag is. De duurdere woningen dienen bij voorkeur in de vorm van eengezinswoningen gebouwd te worden. De sociale huurwoningen kunnen zowel eengezinswoningen zijn als appartementen.

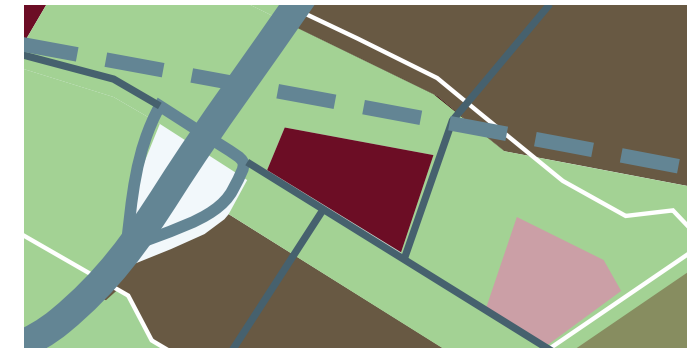
Verandering leefmilieu / aanpassing structuurvisie

Gezien de ligging van de locatie, de vergelijking met andere locaties en met name het indicatieve programma, is een aanpassing van het leefmilieu van agrarisch naar stedelijk wonen het meest logisch. In dit leefmilieu is ruimte voor sociale huurwoningen, maar ook is er bij nieuwbouw ruimte voor eengezinswoningen voor de middeninkomens. Ook is in dit leefmilieu behoefte aan appartementen, kortom een gedifferentieerd woningaanbod. Daarnaast biedt het leefmilieu stedelijk wonen meer mogelijkheden waar het gaat om geluid, externe veiligheid en milieu, zoals in de structuurvisie onder andere verwoord met betrekking tot milieu in het leefmilieu stedelijk wonen:

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.

In paragraaf 3.4 wordt hier ook nog op ingegaan.

In de op te stellen randvoorwaarden (nota van randvoorwaarden) zal uiteindelijk - als uitwerking van deze 4e herziening van de structuurvisie - geformuleerd worden onder welke voorwaarden medewerking verleend kan worden aan woningbouw.



Leefmilieu in de aangepaste structuurvisiekaart



Luchtfoto huidige situatie



2.4 Zuidzijde station (Driehoek Thureborg)

Overwegingen

Dordrecht heeft een forse woningbouwopgave, die deels moet worden ingevuld door verdichting rondom het spoor. Voor de regio Drechtsteden is de Spoorzone de plek in Dordrecht en Zwijndrecht waar de kansen liggen om de verstedelijkingsopgave voor Zuid-Holland te realiseren. De Spoorzone in beide gemeenten vormt het startpunt van de 'Oude Lijn', waarlangs verschillende Zuid-Hollandse gemeenten ("de Verstedelijkingsalliantie") een ambitieus woningbouwprogramma in combinatie met een schaa sprong in het mobiliteitssysteem tot stand proberen te brengen. Een rij ontwikkellocaties met mogelijkheden voor in de Drechtsteden 6.000 tot 9.000 nieuwe woningen en 2.500 nieuwe banen in de komende 10 jaar. De Spoorzone is hiermee een in het oog springend project in de grote bouwopgave voor Zuid-Holland en voor de regionale groeiagenda 2030 voor de Drechtsteden. Het project Spoorzone past ook helemaal in de Verstedelijkingsalliantie, met haar ambities voor geconcentreerde verstedelijking langs bestaande infrastructuur, waarin de woningbouwopgave, versterken van economische toplocaties en investeren in openbaar vervoer in samenhang wordt uitgewerkt. En met kansen om ook de wijken daaromheen aantrekkelijker te maken door verbindingen te verbeteren en barrières weg te nemen. Met nieuwe ov-haltes, waardoor het openbaar vervoer een nog sterkere drager voor de ontwikkelingen wordt. En dit alles uiteraard duurzaam, klimaatbestendig en gezond. De zuidzijde van het station is onderdeel van het Stationsgebied Dordrecht. Dit is één van de vier deelgebieden uit het Spoorzone project.

De Thureborgh is verkocht aan een ontwikkelaar met de intentie het aantal woningen voor studenten en starters te vergroten. In eerste instantie waren het sloop-nieuwbouwplannen. Vanwege de gestegen bouwkosten wordt nu gekeken naar renovatie met nieuwbouw aan/op bestaande gebouw.

Voor het UWV kantoor is een potentiële koper, die zich ook richt op woningbouw. Echter moet deze koop nog passeren bij de notaris. Woningbouw voor het UWV kantoor is een lastigere opgave omdat deze heel dicht op het spoor staat (Externe Veiligheid).

Naast kansen biedt de ligging naast het spoor ook



belemmeringen voor woningbouwontwikkelingen. Het vervoer over het spoor brengt niet alleen (extra) geluid met zich mee, maar ook veiligheidsrisico's. Met name omdat hier veel gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Uiteraard staat de veiligheid en gezondheid van onze inwoners voorop en zullen ruimtelijke ontwikkelingen altijd moeten passen binnen de normen. Daarnaast bij is ook de parkeeropgave in dit gebied een aandachtspunt. Door het ontbreken van parkeerregulering op dit moment, zijn er minder handvatten om eisen te stellen. De beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten Dordrecht zijn hier van kracht en voorzien in flexibele oplossingen. 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. Tot slot is het voor de Zuidzijde van het station een optie om hier een meer gemengd programma te houden/realiseren met commerciële en kantoorfuncties naast woningen.

Indicatief programma

Rondom het spoor willen we verstedelijken, wat betekent dat we de bebouwingsdichtheid en -hoogte willen vergroten en een aantal woningen willen toevoegen. Het vergroten van de dichtheid past bij de kwantitatieve en kwalitatieve woondoeleinstellingen. De locatie biedt

veel kansen voor starters / jongerenwoningen / net afgestudeerden tot zo'n 35 jaar, een doelgroep die we ook graag aan de stad willen binden. Vooral zo dicht bij het station is dit voor deze doelgroep een unieke locatie aan/in het park. 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.

Verandering leefmilieu / aanpassing structuurvisie

In de huidige structuurvisie kent de zuidzijde van het station een stedelijk woonmilieu. De woonfunctie is hierin dominant aanwezig, maar er is ook kleinschalige bedrijvigheid en winkelvoorzieningen. De stedelijke voorzieningen zijn goed bereikbaar, maar functiemenging komt niet zo sterk voor als in het levendig woonmilieu. De maximale bebouwingshoogte is over het algemeen 25 meter.

Een meer intensief leefmilieu is het levendig centrum. Hierin is een hoge mate van dichtheden en functiemenging aanwezig. Levendigheid en het stimuleren van diverse functies staan centraal. Met name dit laatste is niet de doelstelling voor de ontwikkelingen aan de zuidzijde van het station in Dordrecht. Het is niet de bedoeling intensief functies toe te voegen, anders dan wonen. Het leefmilieu stedelijk wonen is dan ook nog steeds passend. De zuidzijde van het station wordt geen nieuw centrum, maar er is wel 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.

Om te verstedelijken rondom stations is het wel nodig om de streefwaarden met betrekking tot hoogte en milieu te verruimen. Met betrekking tot hoogbouw is het in het stedelijk woonmilieu reeds voor Wielwijk en Crabbehof mogelijk tot een hoogte te bouwen van 50 meter in plaats van 25 meter. Hier willen we aan de zuidzijde van het station bij aansluiten.

De ontwikkellocatie is gelegen aan één van de meest risico belaste delen van het Nederlandse spoorwegnet. Voor de stad is de ontwikkeling van het groepsrisico dan ook relevant. 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. Om in het zuidelijke stationsgebied invulling te kunnen geven aan de verstedelijkingsopgave bij de stations, sluiten we aan bij de voorwaarden voor het leefmilieu levendig centrum. Deze gewenste verdichting heeft een negatief effect op de hoogte van het groepsrisico. De maximum waarde voor dit risico zal stijgen van maximaal 0.75 maal de oriëntatiewaarde naar maximaal 4 maal de oriëntatiewaarde. Een acceptabel gevolg gezien onze ambities en verstedelijkingsopgave.

Gegeven de maximale hoogte van de oriëntatiewaarde zullen ter verbetering van zelfredzaamheid van de toekomstige bewoners maatregelen moeten worden genomen. Dit betreft met name maatregelen die inspelen op de verschillende incidentscenario's die kunnen plaatsvinden op het spoor. Hierbij valt te denken aan afscherming, gebouw oriëntatie, functie indeling, technische installaties in gebouwen en materiaalgebruik van de buitengevel. Daarnaast is het gemeentelijk risicobeleid zoals verwoord in het toetsingskader externe veiligheid spoorzone Dordrecht Zwijndrecht van toepassing waarin is opgenomen dat binnen een zone van 200 meter vanaf de zijkant van het spoor geen functies mogen worden ontwikkeld die speciaal bedoeld zijn voor het huisvesten van beperkt zelfredzame personen.

De verruiming van de voorwaarden op het gebied van milieu hebben ook betrekking op de geluidsbelasting. Gezien de ligging van de locatie is het onvermijdelijk dat de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. Waar binnen het stedelijk wonen leefmilieu een maximale geluidsbelasting wordt toegestaan van 53 dB op de gevel, is het voor een ontwikkeling dichterbij het centrum / bij het station passend deze te verhogen naar 58dB met voorwaarden. De toekomstige bewoners dienen uiteraard beschermd te worden tegen geluid. Dit kan bijvoorbeeld door de realisatie van een geluidsscherm. Op woningniveau dient voldoen te worden aan het gemeentelijk beleid hogere waarden Wet geluidhinder.

Al met al blijft de zuidzijde van het station zich kenmerken door het leefmilieu stedelijk wonen, maar

worden de voorwaarden op het gebied van bouwhoogte, groepsrisico en geluidbelasting afgestemd op de locatie, dichtbij het station. De bouwhoogte wordt, zoals reeds voor een aantal locaties in Dordrecht is gebeurd binnen dit leefmilieu, verhoogd. Op deze manier wordt bijgedragen aan de groeiambities van de gemeente en de verstedelijkingsopgave rondom stations.

2.5 Station Leerpark / Gezondheidspark

Overwegingen

Vanwege de verdergaande verdichting van de stad, naar aanleiding van de groeiambities op het gebied van wonen en werken, zal een verschuiving van autogebruik (incl. bijbehorende parkeervoorzieningen) naar openbaar vervoer moeten plaatsvinden. Dit levert ook een belangrijke bijdrage aan het verduurzamen van onze stad. Vervoer met bussen heeft in ieder geval op het Leerpark, met 425 bus-bewegingen per dag, de grens bereikt. Daarom willen we inzetten op een goede fijnmazige aansluiting op een lightrail / stedenbaan verbinding tussen Leiden en Dordrecht.

Dordrecht maakt deel uit van het "daily urban system" van de Zuidelijk Randstad en Rotterdam in het bijzonder. Dit betekent dat er veel dagelijkse verplaatsen worden gemaakt tussen beide steden met een werk of onderwijs motief. Een aantrekkelijk woon, onderwijs en gezondheidspark wordt versterkt met een nog betere verknoping met Rotterdam en haar omgeving. Dit kan worden gerealiseerd met een nieuwe knoop (station) op het spoor en een directe verbinding met Rotterdam. Het versterken van de knoop Leerpark/ Gezondheidspark kan worden gerealiseerd langs 3 lijnen, te weten:

- Investerings in het verder verdichten van het ruimtelijk economische programma
- Investerings in een nieuw station Leerpark
- Realisatie van een direct hoogfrequente en snelle spoorbediening op de lijn Dordrecht - Rotterdam – Leiden (Metropolitaan OV)

Bij de lokale bereikbaarheid van het station heeft de fiets een prominente plaats.

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. Met een eventueel station wordt ook een grote bijdrage geleverd aan de bereikbaarheid van de 2500 – 3000 woningen die gerealiseerd worden in het Leerpark / Gezondheidspark.

Indicatief programma

Het Leerpark en Gezondheidspark zijn woningbouwontwikkelingen waar momenteel gezocht wordt naar een optimalisatie van het aantal te realiseren woningen, passend bij de kwalitatieve vraag en ambities. Met de opgave voor het bouwen van 10.000 woningen, wordt hier gedacht aan onder andere meer studio's voor studenten en starters. Dit is een passende invulling van het huidige leefmilieu in de structuurvisie Levendig centrum dat onder andere inhoudt: "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".

Verandering leefmilieu / aanpassing structuurvisie

In de Structuurvisie Dordrecht 2040 (pagina 21) is te lezen dat '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. (...) Voor het optimaal ontwikkelen van deze locatie is voorts een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer vereist'. Een realisatie van een station in het Leerpark / Gezondheidspark is een goede aanvulling op de ontwikkeling van dit gebied tot een compleet stedelijk leefmilieu.

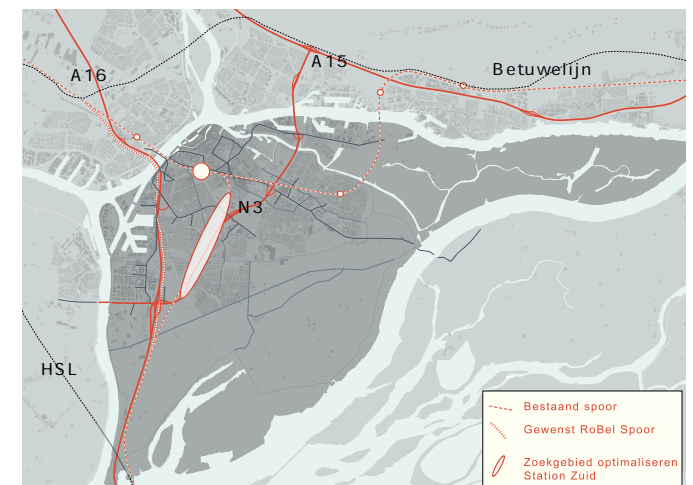
Om de realisatie van een station in het Leerpark / Gezondheidspark mogelijk te maken, wordt de Structuurvisie op een aantal punten aangevuld:

- Op pagina 17 wordt het realiseren van twee nieuwe stations in Dordrecht reeds benoemd. Hiermee kan namelijk voorzien worden in de verwachte 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. Hier past een ontwikkeling van een station in het Leerpark / Gezondheidspark prima in. Op pagina 16 is een kaart te vinden met de aanduiding "optimaliseren zoekgebied Station Zuid". Station leerpark zit niet in dit zoekgebied. We breiden dit zoekgebied (ovaal) aan

de noordzijde uit, zodat een halte op het Leerpark er binnen valt. Ook de zuidzijde van het zoekgebied wordt iets verlengd, zodat ook een eventuele halte Amstelwijk erbinnen valt.

- De bereikbaarheid van onze gemeente is een belangrijk onderdeel in de structuurvisie en in de ruimtelijke ontwikkeling. Op pagina 26 wordt onder andere aangegeven dat 'Dordrecht wil een stad zijn die nu en in de toekomst goed bereikbaar is over water, spoor en weg'. Vervolgens wordt een aantal doelstellingen genoemd, waaronder het blijven investeren in een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto, bij bestaande en nieuwe locaties. De bereikbaarheid per spoor willen we hier specifiek aan toe voegen, omdat het verhogen van het aantal bussen inmiddels geen optie meer is. Overigens past de ontwikkeling van een nieuw station binnen de genoemde doelstellingen in de Structuurvisie Dordrecht 2040.

- In de structuurvisie werd nog uitgegaan van de verplaatsing van Station Zuid, zoals bijvoorbeeld op pagina 28 geformuleerd: 'Stedenbaanstations: Er wordt verkend wat de mogelijkheden zijn voor het verplaatsen van het huidige station Dordrecht Zuid om de zuidelijke stadsdelen beter te ontsluiten'. Aangezien het nu gaat om het toevoegen van een station, passen we deze zin als volgt aan: 'Er wordt verkend wat de mogelijkheden zijn om de zuidelijke stadsdelen beter te ontsluiten per spoor'. Hiermee kan meer flexibiliteit geboden worden in de zoektocht naar een optimale ontsluiting per trein.



Aangepaste kaart met een uitbreiding van het stationszoekgebied

3. Beleidsmatige onderbouwing

3.1 Wonen

Zoals reeds aangegeven in de inleiding heeft Dordrecht een groeiopgave, in eerste instantie om te voorzien in de autonome behoefte. Daarbij wil de stad letterlijk groeien om meer draagvlak te creëren voor voorzieningen etc. om uiteindelijk de stad aantrekkelijker te maken. De focus binnen het woonbeleid ligt op bouwen voor mensen met midden en hogere inkomens, waardoor de sociaal-economische positie van de stad versterkt wordt. We zien namelijk al jaren dat deze doelgroep wegtrekt uit Dordrecht en de regio. De ambitie om duurdere woningen toe te voegen, is gebaseerd op het coalitieakkoord en het RIGO woningmarktonderzoek. Uit dit laatste blijkt dat er in Dordrecht relatief veel goedkope (koop)koopwoningen zijn en juist weinig grote, duurdere woningen. Ook zijn er verhoudingsgewijs veel meersgezinswoningen ten opzichte van eengezinswoningen. De grootste opgave voor Dordrecht in de komende jaren ligt hierdoor op het toevoegen van grote woningen in deze duurdere prijsklasse. Op deze wijze werken we aan een (meer) gedifferentieerd woningaanbod, zodat iedere doelgroep een passende woning kan vinden in onze gemeente.

Het is belangrijk om echt naar de behoefte van de aan te trekken doelgroepen te kijken en daar het type en soort woningen op aan te passen. Dat betekent bijvoorbeeld wat kleinere woningen bouwen dan we tot nu toe deden aan de zuidzijde van het station en het Leerpark, maar ook meer eengezinswoningen in plaats van appartementen op het Gezondheidspark en aan de Hastingsweg.

Met het bouwen van duurdere woningen komt er een keten van verhuisbewegingen op gang, waardoor niet alleen de hogere inkomens bediend worden. Alle doelgroepen en inkomensklassen hebben hier baat bij. Op dit moment is er behoefte aan alle soorten, typen en segmenten woningen, maar de grootste behoefte is er aan grote, grondgebonden, koopwoningen. Dit zijn tevens duurdere woningen die de verhuisketen op gang kunnen brengen. Ook is er een opgave om het aantal sociale huurwoningen terug te brengen naar het aantal op 01-01-2016.

De ontwikkelingen die we met deze 4e herziening van de

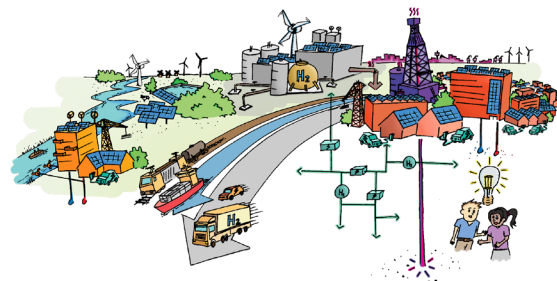
structuurvisie mogelijk willen maken, zijn allen gericht op het toevoegen van woningen en meer differentiatie in het woningaanbod. De duurdere, grondgebonden koopwoningen passen voornamelijk in het suburbane of rustig groene leefmilieu. Om te kunnen verstedelijken, worden meer mogelijkheden geboden om de hoogte in te gaan en te verdichten nabij het station.

3.2 Groenblauwe Stad

In het coalitieakkoord 2018-2022 is uitgesproken dat de woningbouwopgave een positief effect moet hebben op de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de stad. Verstedelijken van de stad en een gezonde leefomgeving gaan hand in hand samen in Dordrecht. Hiervoor formuleert de gemeente Dordrecht naast de woningbouwambitie een ambitie op groen (natuur) en blauw (water): met als dragers de twee voor de stad kenmerkende groene linten, Dordtwijkzone en Wantijzone, en fijnmazige vertakkingen, zoals de dijklinten, killen, lanen en grote parken die het groen tot aan de voordeur brengen. Door de nieuwe ontwikkeling klimaatadaptief uit te voeren en in samenhang met de groenblauwe visie is Dordrecht niet alleen meer klimaatrobust, maar ook aantrekkelijker en gezonder. De Boomgaard en de Hoop locaties bieden daarnaast kansen om de biodiversiteit en ecologische kwaliteit van de omgeving te behouden en mogelijk te versterken door slim te ontwikkelen. Voor alle ontwikkelingen in Amstelveen waaronder ook de Boomgaard gelden hoge klimaatadaptie ambities, de lessen over haalbaarheid die hieruit worden gehaald kunnen daarna worden toegepast in heel Dordrecht.

3.3 Duurzaamheid

In het coalitieakkoord hebben we de ambitie vastgelegd om een duurzame en circulaire stad te zijn, waar mensen gezond en veilig wonen en werken. In samenhang met de groeiopgave van de stad, heeft duurzaamheid hierin onze volle aandacht. Onze ambitie



is om in 2050 energieneutraal te zijn. Alle energie die dan nog wordt gebruikt is binnen of buiten de regio duurzaam opgewekt. Hiervoor hebben we afgelopen jaren al een solide basis gelegd met het ondertekende Energieakkoord Drechtsteden. Deze is voor Dordrecht uitgewerkt in de Startnotitie Duurzame Stad. Om een energie-neutrale stad te kunnen worden werken we samen met bewoners en (regio)partners aan het gefaseerd stoppen van het gebruik van aardgas en andere fossiele energie zoals benzine en diesel. Daarnaast zetten we sterk in op energiebesparing en het opwekken van duurzame elektriciteit.

Energiestrategie

In de derde wijziging van de structuurvisie is energieopwekking binnen de verstedelijkingscontour mogelijk gemaakt. Daarnaast beschikken we over een vigerende Structuurvisie Wind, die een vijfde windmolen mogelijk maakt en een aantal andere locaties beschikbaar heeft.

We zijn bezig met de herziening van onze huidige Regionale Energiestrategie (RES) Drechtsteden¹, waarin de lokale opgave opnieuw wordt bepaald. De RES wordt vertaald in de nieuwe omgevingsvisie en in randvoorwaarden, zoekgebieden & locaties.

Transitievisie Warmte 1.0²

In de Transitievisie Warmte 1.0 en Woonvisie³ hebben we richting gegeven aan hoe de aardgasvrije gebouwde omgeving eruit gaat zien. Daarin zijn de uitgangspunten voor de warmtetransitie bepaald.

De afweging van alternatieven voor aardgas gebeurt aan de hand van de volgende criteria en voorkeursvolgorde:

1. Laagste maatschappelijke kosten: We streven naar warmteoplossingen met de meest optimale kosten en baten. Daarbij kijken we naar de combinatie van gebouwgebonden maatregelen, energie-infrastructuur en energiebronnen. Dit kan per wijk verschillen. Ook starten we op de plekken waar die kosten het laagst zijn en waar de keuze voor een alternatief voor aardgas het meest zeker is.
2. Duurzaamheid: CO2 reductie en inpassing van lokale energiebronnen. We willen CO2 reductie bereiken, en daarbij lokale energie- en warmtebronnen



optimaal benutten en die zo hoogwaardig mogelijk toepassen.

3. Planningen van werkzaamheden zoveel mogelijk afstemmen: Waar mogelijk worden werkzaamheden gekoppeld, om onnodige overlast te voorkomen.

4. Voorkeursvolgorde van alternatieven voor aardgas:

- **Warmtenet:** Vanwege beschikbaarheid van warmtebronnen (restwarmte, geothermie, aquathermie) in de regio, is de eerste voorkeur om geschikte gebouwen aan te sluiten op een warmtenet.

- **All-electric:** De reden dat de all-electric optie (vaak met behulp van een warmtepomp) pas na de warmtenet optie komt, is de verwachte beperkte beschikbaarheid van duurzame elektriciteit in combinatie met de hogere investeringen om woningen te isoleren.

- **Hernieuwbaar gas:** Hernieuwbaar gas is nog niet grootschalig beschikbaar, en wordt in de toekomst

bij voorkeur ingezet voor hoogwaardige toepassingen en flexibiliteit van het energiesysteem.

Op basis van uitgangspunten, afwegingscriteria en voorkeursvolgorde zijn de meest kansrijke warmteopties per wijk onderzocht en globale fasering aangegeven. In de herziening van onze huidige Regionale Energiestrategie (RES) Drechtsteden zullen we beleidsregels ontwikkelen voor warmtebronnen en warmte-infrastructuur.

Nieuwbouw

Nieuwbouw mag wettelijk niet meer worden aangesloten op aardgas⁴. Alternatieven voor aardgas zijn een warmtenet of elektriciteit (vaak in combinatie met warmtepompen en vergaande isolatie). Conform de Transitievisie Warmte 1.0 en Woonvisie beperken we het energiegebruik en benutten we de lokale duurzame bronnen optimaal. In de Drechtsteden is ruimte voor het opwekken van duurzame elektriciteit schaars. Wel is er grote aanwezigheid van warmtebronnen, zoals restwarmte, geothermie en aquathermie. Voor een optimale energiemix benutten we voor de verwarming van gebouwen zoveel mogelijk de lokale warmtebronnen, door gebouwen aan te sluiten op het warmtenet. Op onderstaande kaart staat het huidige warmteleveringsgebied. In de groen gearceerde gebieden is aansluiting op het warmtenet verplicht⁵ (tenzij dat niet tegen de standaard kosten mogelijk is). In het rood gearceerde gebied is aansluiting op het warmtenet mogelijk⁶.

In toenemende mate is ook het voorkomen van oververhitting van belang. Gebouwen worden zoveel mogelijk op het zuiden georiënteerd. De zuid oriëntatie maakt benutting van passieve zonnearmte in het stookseizoen mogelijk (dan staat de zon laag), en helpt in de zomer om oververhitting te voorkomen (dan staat de zon hoog).

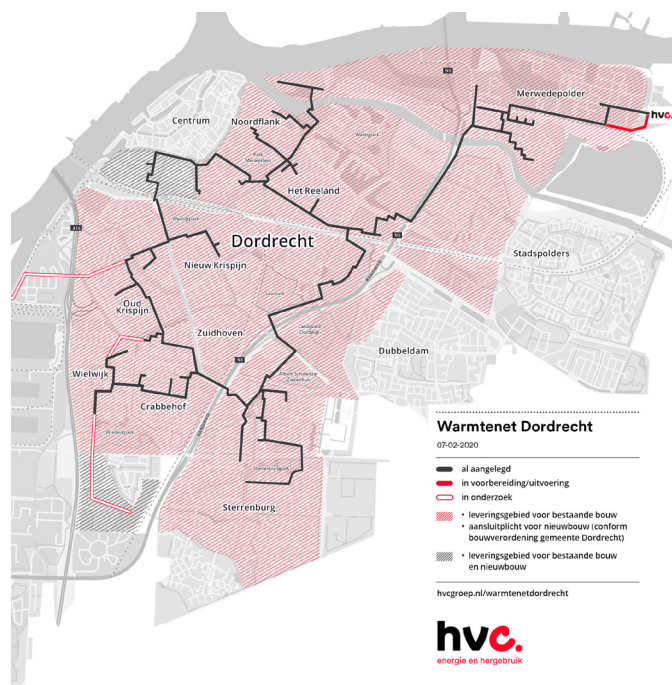
De ontwikkelingen die we met deze 4e herziening van de structuurvisie mogelijk willen maken, mogen de energie-opgave voor Dordrecht niet groter maken. Qua energieverbruik is het streven om nieuwe woningen met gebouw & gebieds gebonden energie als energieneutraal of energieleverend gebouw te realiseren. Dat doen we door deze locaties aan te

sluiten op het warmtenet, de woningen te benutten voor het opwekken van elektriciteit, de woningen waar mogelijk op het zuiden te oriënteren, en bij woningen met eigen parkeergelegenheid de infrastructuur voor een laadpunt voor elektrisch rijden te realiseren.

3.4 Milieu (geluid, luchtkwaliteit en veiligheid)

De streefwaarden met betrekking tot milieu uit de Structuurvisie Dordrecht 2040 zijn voor de projecten in de diverse leefmilieus leidend. Gezien de ligging nabij de hoofdinfrastructuur worden de wettelijke normen in acht genomen. Het lukt echter niet altijd of niet voor alle geplande woningen, om aan de geformuleerde streefwaarden te voldoen. In verband met de woningbouwopgave die we hebben zullen we, indien nodig, gemotiveerd afwijken van onze streefwaarden en aangeven op welke wijze we dan wel een aanvaardbare milieukwaliteit realiseren. Dit geldt dan voor alle locaties van de vierde wijziging.

Voor de Zuidzijde Station is hier uitvoerig op ingegaan, gezien de ligging direct naast het spoor. Afwijkingen van de streefwaarden qua geluid zullen waarschijnlijk ook plaatsvinden bij Amstelwijck Smitzigt Boomgaard en de Hastingsweg / Provinciale Weg. Uiteraard staat de woonkwaliteit en veiligheid voorop, dus zullen bij de uitwerking van de plannen afwegingen gemaakt worden. Het is maatwerk per project en locatie om tot een zo optimaal mogelijke inrichting te komen.



¹ Regionale Energiestrategie Drechtsteden, Raadsinformatiesysteem zaak 2044650

² Transitievisie Warmte 1.0, Raadsinformatiesysteem zaak 2366456, <https://www.drechtstedenenergie.nl/transitievisie-warmte1.pdf>

³ Goed wonen in Dordrecht 2019-2031, Raadsinformatiesysteem zaak 2480777

⁴ <https://vng.nl/onderwerpenindex/milieu-en-mobiliteit/energie-en-klimaat/nieuws/nieuwbouwmag-alleen-nog-aardgasvrij>

⁵ Op grond van de Bouwverordening gemeente Dordrecht

⁶ Nieuwe en bestaande gemeentelijke gebouwen worden in het gehele warmteleveringsgebied aangesloten op het warmtenet.

4. M.e.r. beoordeling

4e herziening Structuurvisie in relatie tot m.e.r.

Voor de 4e herziening gelden verplichtingen ten aanzien van milieueffectrapportage (m.e.r.). Dit vanuit de Wet milieubeheer (Wm) in combinatie met het Besluit m.e.r. (Bm,) en vanuit de Wet natuurbescherming (Wnb) in combinatie met de Wet Milieubeheer.

Doel m.e.r. en m.e.r.-verplichting

De procedure van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, een bestemmingsplan of een vergunning.

(vormvrije) m.e.r.-beoordeling

De voorgenomen ontwikkelingen van Dorp de Hoop, Amstelveen Smitzigt Boomgaard, Hastingsweg, Zuidzijde station en station Leerpark/Gezondheidspark vallen onder categorie D 11.2 uit het Besluit m.e.r.: aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject. Omdat de ontwikkelingen, individueel en samen, onder de drempelwaarden blijven, geldt een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht.

Een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling is een lichte m.e.r.-procedure, waarin het bevoegde gezag moet afwegen of de voorgenomen ontwikkelingen leiden tot "belangrijke negatieve milieueffecten" die tot het doorlopen van een (volledige) m.e.r.-procedure zouden moeten leiden.

(Vormvrije) m.e.r.-beoordeling en de 4e herziening Structuurvisie

Voor de 4e herziening van de Structuurvisie is een aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling opgesteld. Hierin zijn verwachte effecten van de 5 ontwikkelingen: Dorp De Hoop, Amstelveen Smitzigt/Boomgaard, Hastingsweg/ Provinciale weg, Zuidzijde Station (Driehoef Thureborg) en Station Leerpark/Gezondheidspark beschreven.

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. Uiteraard komen de thema's uit de m.e.r. terug

in de vervolgonderzoeken die noodzakelijk zijn om het bestemmingsplan vast te stellen. Voor de ontwikkeling Hastingsweg / Provinciale weg is geconstateerd dat belangrijk effecten (naast verkeer en stikstof ook, geluid en externe veiligheid) niet op voorhand uit te sluiten zijn. Voor verkeer is geconstateerd dat niet zozeer het effect van de individuele ontwikkelingen belangrijk negatief kan zijn, maar meer het gezamenlijke effect op de N3. Dit geldt niet alleen voor het effect van de ontwikkelingen in de 4e herziening, maar ook het effect van overige ontwikkelingen in Dordrecht.

Het advies dat volgt uit de m.e.r. beoordeling is het verkeerseffect op de N3 in een gemeentebrede afweging, bijvoorbeeld in de aanstaande Omgevingsvisie, te onderzoeken en daarnaast verkeer als aandachtspunt voor de vervolgproudures van de ontwikkelingen (bestemmingsplan, vergunning) mee te geven.

Voor stikstof geldt iets vergelijkbaars. Niet zozeer het effect van de individuele ontwikkelingen is belangrijk negatief, maar meer het gezamenlijke effect, niet alleen voor het effect van de ontwikkelingen in de 4e herziening, maar ook het effect van overige ontwikkelingen in Dordrecht. Daarbij komt dat het stikstofeffect bij verdere uitwerking van de ontwikkelingen voorkomen dan wel beperkt kan worden door technische maatregelen en/of door mogelijk saldering met verdwijnende stikstofbronnen op de locaties rekening te houden. Ook voor stikstof is dan ook het advies het effect in een gemeentebrede afweging te onderzoeken. We zijn inmiddels gestart met het opstellen van gemeentebreed handelingsperspectief stikstof. Daarnaast moet stikstof als belangrijk aandachtspunt voor de vervolgproudures (bestemmingsplan, vergunning) meegegeven worden.

Voor Hastingsweg is geconstateerd dat de ontwikkeling in de huidige maximale vorm tot wezenlijk milieueffecten kan leiden. Dit vraagt om een afweging van programmaomvang versus milieueffecten. De ontwikkeling Hastingsweg moet echter nog verder uitgewerkt worden. Hiervoor zijn door de gemeente aan de ontwikkelaar eisen meegegeven, o.a. ter beperking van de milieueffecten (bijvoorbeeld door aanpassing van de omvang van het beoogde programma en / of maatregelen om effecten te beperken). Als aan de eisen wordt voldaan is er geen sprake (meer) van verwachte belangrijke milieuaspecten. Het is daarom beter om

in de m.e.r.-beoordeling bij de vervolgproudure (bestemmingsplan) het verder uitgewerkte plan te toetsen op verwachte milieueffecten en eventueel bij het bestemmingsplan een m.e.r. procedure te doorlopen, dan nu in het kader van de 4e herziening op basis van het nu voorliggende ontwerp.

4e herziening Structuurvisie vs Wet natuurbescherming

Er ligt geen Natura 2000-gebied in of direct aangrenzend aan de ontwikkelingen in de 4e herziening van de Structuurvisie. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden is de Biesbosch. Dichtst bijgelegen ontwikkeling is Dorp de Hoop op ca 1,5 km afstand. Hiermee kunnen op voorhand de meeste mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden worden uitgesloten (bv. ruimtebeslag, verdroging).

De ontwikkelingen leiden mogelijk wel tot een uitstoot van stikstof, zowel in de gebruiksfase (verkeer) als de aanlegfase (bouwwerkzaamheden). Gezien de relatief geringe aard en omvang van de ontwikkelingen en de ligging (stedelijk, op minimaal 1,5 km van de Biesbosch) is de toename van stikstof naar verwachting gering, maar niet op voorhand uit te sluiten.

Conform de Wet natuurbescherming betekent dat een passende beoordeling moet worden opgesteld en, omdat deze in het kader van een (kaderstellend) plan (herziening structuurvisie), een plan-m.e.r.-procedure moet worden doorlopen bij de 4e herziening Structuurvisie.

Echter, de ontwikkelingen in de 4e herziening zijn nog niet concreet, maar in voorbereiding. Het stikstofeffect is daarmee nog niet concreet te bepalen en er heeft nog geen onderzoek plaatsgevonden naar mogelijkheden om het stikstofeffect te voorkomen dan wel te beperken. Zoals hierboven al gesteld is de gemeente Dordrecht momenteel bezig met het opstellen van een handelingsperspectief stikstof voor de hele stad. Het stikstofeffect speelt namelijk niet alleen voor de ontwikkelingen van de 5 projecten in de 4e herziening, maar ook voor tal van andere ontwikkelingen. Juist om het gezamenlijk effect van de ontwikkelingen te kunnen oplossen en een eenduidige manier van aanpak van stikstof voor alle ontwikkelingen te garanderen, is een gemeentebrede afweging in een handelingsperspectief



stikstof de manier voor een goede oplossing. Dit handelingsperspectief stikstof gaat onderdeel uitmaken van de Omgevingsvisie en zal onderzocht worden in de m.e.r. bij de Omgevingsvisie.

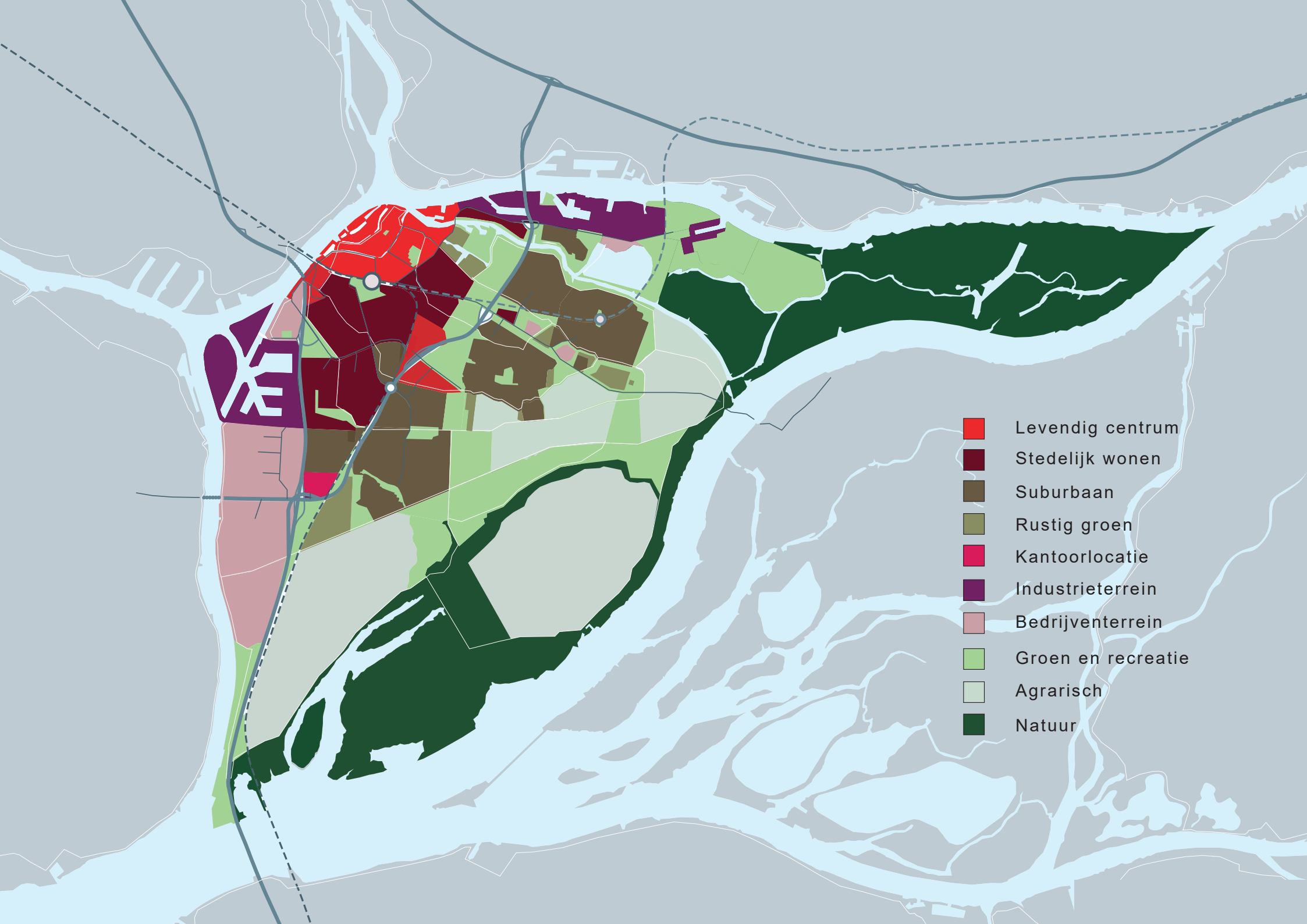
Er is daarom gekozen om niet in het kader van de 4e herziening Structuurvisie een m.e.r. te doorlopen voor het aspect stikstof, maar te volstaan met een m.e.r.-beoordeling waarin stikstof als belangrijk op te lossen aandachtspunt in de vervolgprocedures (bestemmingsplannen en vergunningen) is benoemd.

5. Nieuwe kaart leefmilieus

De benoeming van een leefmilieu is bedoeld om een globaal beeld te schetsen van de karakteristieken binnen een dergelijk leefmilieu en de ruimtelijke ordening in Dordrecht. De leefmilieus zijn richtinggevend voor nieuwe ontwikkelingen, die nog verder uitgewerkt worden in bestemmingsplannen en in de toekomst het omgevingsplan.

De gemeente beoogt met deze 4e herziening van de Structuurvisie 2040 een aantal ontwikkelingen op specifieke locaties mogelijk te maken. Hiernaast is de geactualiseerde kaart met de leefmilieus te zien. Deze kaart vervangt de kaart op pagina 34 in de Structuurvisie Dordrecht 2040 en de leefmilieus kaart uit de vorige herzieningen van de structuurvisie. De herziening op deze kaart betreft Dorp de Hoop: Van groen en recreatie en rustig groen wonen naar respectievelijk rustig groen wonen en suburbaan wonen, Amstelwijck Smitzigt Boomgaard: Van groen en recreatie naar rustig groen wonen en voor de Hastingsweg / Provinciale weg: Van agrarisch naar stedelijk wonen. Voor de ontwikkelingen aan de Zuidzijde station (verruimen bouwhoogte, groepsrisico en geluidsbelasting) en Station Leerpark / Gezondheidspark (toevoegen nieuw station) zijn geen aanpassingen van de kaart nodig.





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