

Samenvatting zienswijzen 4^e herziening Structuurvisie Dordrecht 2040

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. Op donderdag 13 februari en maandag 17 februari zijn inloopmomenten georganiseerd waar men vragen kon stellen over de conceptversie 4^e herziening Structuurvisie.

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. In verband met de privacy wetgeving, zijn de zienswijzen genummerd. In de reacties wordt verwezen naar de reclamanten 1 t/m 7. Onderstaand zijn de zienswijzen per project en beleidsmatige punten samengevat, plus een zienswijze met meer algemene opmerkingen. In de op te stellen *Nota van Beantwoording* wordt hier een reactie op gegeven en aangegeven of en hoe de 4^e herziening van de Structuurvisie wordt aangepast.

Dorp de Hoop

Reclamant 4 en 7

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.

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.

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

Amstelwijck Smitzigt Boomgaard

Reclamant 7

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.

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 milieuregeling).

Argument: het noemen van een maximum aantal woningen is gezien 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.

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.

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

Argument: dan creëer je ECHT suburbaan wonen.

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

Zuidzijde Station

Reclamant 1 en 7

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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?

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 wegverkeerslawaaï 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.

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.

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.

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.

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.

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.

Beleidsmatige onderbouwing

Reclamant 6

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.

Algemene opmerkingen

Reclamant 7

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