

Nota van beantwoording

**n.a.v. zienswijzen en ambtelijke
aanpassingen**

Omgevingsvisie Dordrecht 1.0

1. Inleiding

Het College van Burgemeester en Wethouders heeft op 3 november 2020 besloten de Omgevingsvisie in ontwerp ter inzage te leggen met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Vervolgens is met ingang van 11 november 2020 gedurende zes weken de ontwerp Omgevingsvisie ter inzage gelegd. De ter inzage legging is op de reguliere wijzen bekendgemaakt, zoals een publicatie in Gemeentenuws, via het digitale publicatiesysteem DROP en tijdens de avond van de Omgevingsvisie op 18 november. De Omgevingsvisie 1.0 is op de website van de gemeente geplaatst en de pdf-bestanden konden worden gedownload. Daarnaast lag een fysiek exemplaar van de ontwerp Omgevingsvisie bij de balie van het gemeentehuis ter inzage. Op woensdag 18 november is de Omgevingsvisie 1.0 digitaal gepresenteerd.

2. Zienswijzen

Van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is gebruik gemaakt door 12 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 en in een aantal gevallen geanonimiseerd. In de reacties wordt verwezen naar de Reclamanten 1 t/m 12.

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 Omgevingsvisie 1.0 De eventuele aanpassingen zijn ook onderstaand te lezen.

4. Ambtelijke aanpassingen

Naar aanleiding van de zienswijzen, de avond van de Omgevingsvisie, signalen uit de organisatie en actualiteiten, is er nog eens kritisch naar de Omgevingsvisie 1.0 gekeken. Zodoende zijn er ook ambtelijke aanpassingen gedaan in de Omgevingsvisie. Het gaat hierbij om aanscherpingen, verduidelijking, argumentaties, taalfouten en het beter leesbaar maken van de tekst.

ZIENSWIJZEN, REACTIES EN EVENTUELE AANPASSINGEN IN DE OMGEVINGSVISIE DORDRECHT 1.0

Zienswijze / Reclamant 1

Woningbouw – te veel dure woningen

Samenvatting zienswijze: Reclamant 1 stelt dat Dordrecht met de nieuwe woningbouw "alleen maar richt op de rijkere en hoger opgeleiden". Reclamant stelt de vraag: "Moet Dordrecht het Wassenaar van Zuid-Holland worden?" Dordrecht kweekt volgens Reclamant elitewijken zonder diversiteit. Volgens hem zegt het college geen woord over het bouwen van sociale huurwoningen en woningen voor starters. Ook benoemt Reclamant 1 dat het inkomen in Dordrecht gemiddeld niet zo hoog is en het bouwen van duurdere woningen daarom niet wenselijk is. Tot slot trekt Reclamant 1 in twijfel dat het bouwen van duurdere woningen de doorstroming bevordert.

Reactie: Dordrecht hoeft geen tweede Wassenaar te worden. Dordrecht richt zich met de bouwplannen niet alleen maar op de rijkere en hoger opgeleiden. Dordrecht is een stad voor iedereen. In hoofdstuk 3, onder 3.3: Dordrecht is een aantrekkelijke stad, is dit ook letterlijk zo opgenomen onder het derde subdoel; Sterke, gedifferentieerde en inclusieve woonwijken: *'Ook garanderen we, via ons woningbouwprogramma en de afspraken die we maken met woningcorporaties, dat er voldoende woningen beschikbaar zijn en blijven voor de Dordtenaren met een lager inkomen.'* In de woonvisie is hiervan een nadere uitwerking opgenomen.

Gemeente Dordrecht zet in op groei van het inwoneraantal. Onder meer om het voorzieningenniveau op peil te houden, maar ook omdat de stad zich sociaal-economisch wil versterken. Jongeren, studenten en jonge gezinnen trekken weg omdat zij geen passende woning kunnen vinden. Ook zien we al jaren mensen met hogere inkomens uit de gemeente trekken vanwege het gebrek aan woningen in het passende segment. Wij willen deze mensen juist behouden voor de stad en voor iedereen een dak boven het hoofd bieden. Ook is de vraag naar woningen veel groter dan het huidige aanbod, dus er is behoefte aan woningen. In alle segmenten. Duur en goedkoper, koop en huur, particulier én sociaal. Hier bouwen we dus ook voor. Het overgrote deel van de vraag én de behoefte bevindt zich echter in de duurdere segmenten.

Gemiddeld genomen bestaat de huidige Dordtse woningvoorraad uit relatief kleine(re) woningen. De behoefte zit nu vooral (zo blijkt uit het meest recente woningmarktonderzoek, RIGO 2020) in het bouwen van grondgebonden eengezinswoningen in de koopsector vanaf 100 m² en zelfs groter dan 140 m². Grotere woningen leiden automatisch tot hogere prijzen, zeker in de huidige, schaarse woningmarkt.

Uit recent verhuisketenonderzoek in Dordrecht blijkt dat door 44 nieuwe koopwoningen te realiseren er indirect 28 goedkope (huur- of koop) woningen met een WOZ-waarde tot 175.000 euro bewoond konden worden. Mensen verlaten hun kleinere koopwoning, hun particuliere huurwoning en ook sociale huurwoningen worden op deze manier vrijgespeeld. We kunnen dus concluderen dat door het bouwen in het duurdere segment ook woningen vrijkomen voor mensen die een lager inkomen hebben. Dit is de zogenaamde doorstroming / verhuisketen. Dit recente onderzoek bevestigt de voorgaande onderzoeken omtrent doorstroming.

In de sociale huursector hebben we te maken met het pas-op-de-plaats beleid. Er zijn

veel sociale huurwoningen gesloopt. Momenteel bevinden we ons in een dip. Er is afgesproken dat we op 1-1-2031 op hetzelfde aantal zitten als op 1-1-2016. Dit betekent dat er 2.000 sociale huurwoningen worden gebouwd, welke de sloop en verkoop volledig zullen compenseren. Dit is ook in lijn met de prognose uit het recente woningmarktonderzoek. Deze nieuwe sociale huurwoningen voegen veel kwaliteit toe ten opzichte van het voormalige bestand. En zorgen tevens voor een betere spreiding in de stad en voor een verbetering van de leefbaarheid in kwetsbare wijken in met name Dordrecht west.

Op deze manier zetten we in Dordrecht in op sterke en gedifferentieerde wijken. Zo bestaat Dordrecht west al voor een groot gedeelte uit sociale huur. Dit willen we beter verspreiden over andere wijken en delen van de stad. Daarmee herkennen we ons dus niet in het gegeven dat we elitewijken creëren. Zo worden er onder meer sociale huurwoningen toegevoegd in het Gezondheidspark.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

Spoorzone

Samenvatting zienswijze: Reclamant 1 stelt dat in de spoorzone 4150 huizen worden gebouwd. En stelt de vraag hoe de gemeente dit aantal woningen gaat bouwen zo lang er 'giftreinen' station Dordrecht passeren? Ook vraagt Reclamant 1 zich af wat te doen met de zwaar vervuilde grond bij Weeskinderendijk? Tot slot vraagt reclamant zich af of er in de Spoorzone alleen voor hoger opgeleiden wordt gebouwd of dat hier ook sociale huurwoningen en starterswoningen komen?

Reactie: Gemeente Dordrecht is zich bewust van de ligging aan het spoor met de bijbehorende risico's (zie hoofdstuk 3, doel 3: Gezonde Stad, subdoel externe veiligheid, paragraaf 4.3.4 en 5.5 externe veiligheid en bijlage 5) en van de vervuilde grond bij Weeskinderendijk (zie paragraaf 4.6 C en 5.5 (ondergrond)). Ook in de Spoorzone zullen verschillende segmenten woningen gebouwd worden en dus niet alleen voor hoger opgeleiden (zie 5.5 wonen).

Dat treinen met gevaarlijke stoffen onze stad passeren is niet nieuw. Daarom heeft Dordrecht sinds 2007 gebiedsgericht risicobeleid waarbij per gebiedstype een maximum toelaatbaar groepsrisico is gedefinieerd. In hoofdstuk 5 van deze omgevingsvisie zijn deze maximum waarden opgenomen. De in deze visie opgenomen bouwplannen zijn getoetst aan de in de regeling basisnet opgenomen referentiehoeveelheden voor het spoortracé Dordrecht Lage Zwaluwe en leiden niet tot een overschrijding van de maximale risiconiveaus zoals opgenomen in de omgevingsvisie. Daarnaast hebben Dordrecht en het Rijk maatregelen genomen die de veiligheid van op en rond het spoor moeten verbeteren. Dit betreft maatregelen op het gebied van incidentbestrijding (toegankelijkheid, bluswatervoorziening, beschikbaar materieel, toezicht en training) en spoorveiligheid (minder wissels, ATBvv, ontsporingsgeleiding). De getroffen maatregelen zijn ook effectief ter plaatse van de nieuwbouwplannen. Ook nemen we veiligheidsmaatregelen aan de nieuw te bouwen gebouwen zoals extra brandwerendheid van gevels, explosie maatregelen aan glas, uitschakelbare luchtbehandeling en de realisatie van veilige vluchtwegen.

Eén van de uitgangspunten in deze omgevingsvisie is het creëren van een gezonde en veilige leefomgeving (ook op het gebied van bodemverontreiniging). Dit is dan ook een van de uitgangspunten bij de invulling van de plannen rondom de Weeskinderendijk, maar ook elders. Bij de ontwikkeling van nieuwbouwplannen op verontreinigde grond moeten maatregelen worden getroffen die contact met de verontreiniging voorkomen en die de verontreinigingssituatie saneren of beheersen. Binnen de Spoorzone zijn

verontreinigingen van bodem en grondwater bekend, waaronder ter plaatse van het gebied rond de Weeskinderendijk.

Bij elke ontwikkeling wordt gekeken of en hoeveel sociale huurwoningen en starterswoningen kunnen worden toegevoegd, ook in de spoorzone. Zowel concrete plannen als zachtere plannen zijn opgenomen in de woningbouwprogrammering rondom de spoorzone als het gaat om deze segmenten. We zetten overal in op gemengde buurten en wijken en toevoeging van woningen in alle segmenten.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

Eneco gelden

Samenvatting zienswijze: Tot slot vraagt Reclamant 1 zich af of voor de bouw van de woningen in en rondom de Spoorzone Eneco gelden worden gebruikt.

Hij stelt dat de opbrengst hiervan ten gunste moet komen aan alle Dordtenaren ongeacht rang, stand, opleiding of financiële mogelijkheden. Hij stelt dat dit geld dan ook gebruikt moet worden voor sociale huurwoningen en woningen voor starters en voor de 'gewone' Dordtenaar.

Reactie: De besluitvorming rond de Enecomiddelen heeft nog niet plaatsgevonden. College en raad bereiden besluiten voor met betrekking tot de inzet van de Eneco-middelen in de stad en voor de Dordtse inwoners. Besluitvorming hierover staat voor het voorjaar gepland. De Spoorzone als ontwikkelgebied is één van de projecten / ontwikkelingen waar naar verwachting Eneco middelen naartoe gaan. Hoeveel en waarvoor moet nog besloten worden.

De Omgevingsvisie is een beleidsstuk. En dat gaat niet over de verdeling van middelen.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

Zienswijze / Reclamant 2: Havenbedrijf Rotterdam

Eén van de doelen van Reclamant is om de haven en de daarop gelegen haventerreinen zo efficiënt en duurzaam mogelijk te ontwikkelen, uit te geven en te beheren. Een belangrijke randvoorwaarde daarbij is voldoende (milieu)gebruiksruimte.

Bereikbaarheid

Samenvatting zienswijze: Reclamant 2 steunt het voorstel om volgend jaar de eerste bereikbaarheidsmonitoring in het kader van de Omgevingsvisie uit te voeren en wordt graag geïnformeerd over de uitwerking van het criterium bereikbaarheid en de wijze waarop u de monitoring gebruikt bij de planvorming en het eventueel bijstellen van deze plannen.

Tijdens piekuren is de regio niet optimaal bereikbaar en zal dit door het toevoegen van woningen en bedrijven onder grotere druk komen te staan.

Reactie: Inzicht in de beleidscyclus in het kader van de Omgevingsvisie is te vinden op www.omgevingswet.nl.

Dat er monitoring gaat plaatsvinden, ook voor de bereikbare stad, staat vast. Dit werken we nog nader uit in programma's en in het Omgevingsplan. In de Omgevingsvisie doen we hier nog geen uitspraken over.

Aanpassing in Omgevingsvisie: N.v.t.

Geurhinder

Samenvatting zienswijze: Er wordt in de ontwerp Omgevingsvisie geen aandacht besteed aan geurhinder. Reclamant verzoekt de gemeente om vóór de vaststelling van de definitieve omgevingsvisie eventuele geurhinder te onderzoeken en in beeld te brengen.

Reactie: Er is in de ontwerp-Omgevingsvisie niet apart aandacht besteed aan geurhinder. De huidige praktijk geeft geen aanleiding voor een eventueel onderzoek. Desalniettemin erkennen we dat 'geurhinder' wel terug moet komen in de Omgevingsvisie. Daarom voegen we een kopje toe waarin we aangeven hoe we omgaan met geurhinder.

Aanpassing in Omgevingsvisie: In de Omgevingsvisie wordt in Hoofdstuk 4 bij de systemen volgend kopje toegevoegd:

4.3.5 Geurhinder

Er is in deze Omgevingsvisie niet apart aandacht besteed aan geurhinder. De huidige praktijk geeft daarvoor geen aanleiding. In de bestemmingsplannen is bij bedrijven- en industrieterreinen milieuzonering toegepast conform de systematiek van de VNG. Die systematiek gaat over het hanteren van afstand tussen mogelijk milieuhinderlijke bedrijfsmatige activiteiten en gevoelige functies in de omgeving daarvan. Daarbij is geur één van de beoordeelde aspecten.

Milieucategorieën

Samenvatting zienswijze: In het vigerende bestemmingsplan 'Zeehavens Dordrecht' zijn overwegend bedrijven toegelaten tot en met milieucategorie 5.2 en in enkele gevallen zelfs tot en met milieucategorie 5.3. Volgens reclamant is dit in de ontwerp Omgevingsvisie dit niet altijd goed vermeld. Zo wordt volgens Reclamant op pagina 124 namelijk ten onrechte gesteld dat op de industrieterreinen Zeehaven en Merwedehavens ontwikkelingen tot milieucategorie 4.2 mogelijk zijn.

Op pagina 126 staat vervolgens dat in de Zeehaven en de Merwedehavens bedrijfsvestiging tot maximaal milieucategorie 5.2 is toegestaan, maar dat dit door omgevingsfactoren lager kan uitpakken. Dat is een onjuiste weergave van het vigerende

bestemmingsplan en tevens een ongewenste inperking voor de ontwikkeling van het zeehavengebied.

Reclamant verzoekt om dit te corrigeren en de omgevingsvisie in lijn te brengen met de milieucategorieën zoals deze zijn vastgelegd in het bestemmingsplan 'Zeehavens Dordrecht'.

Reactie: Terecht wordt gewezen op het feit dat er in de tekst van de Omgevingsvisie omissies zijn geslopen. In de Zeehaven en de Merwedehavens is bedrijfsvestiging tot maximaal milieucategorie 5.2 toegestaan. Omdat het plangebied grotendeels een reeds bestaand bedrijventerrein betreft, doet de situatie zich voor dat er reeds gevestigde bedrijven zijn die een hogere milieucategorie hebben dan op het betreffende perceel conform de milieuzonering eigenlijk is toegestaan. Deze bedrijven hebben een maatbestemming gekregen (tot maximaal 5.3). Bij vertrek van bedrijven met een dergelijke hogere categorie kan eenzelfde bedrijf zich hier vestigen, of uitsluitend een bedrijf tot en met de milieucategorie, die volgens de plankaart is toegestaan.

Zoals hierboven aangegeven zijn nieuwe bedrijfsvestigingen met nieuwe activiteiten in de Zeehaven mogelijk tot maximaal milieucategorie 5.2. In de toelichting op het bestemmingsplan is aangegeven dat in het plan een milieuzonering is opgenomen met de bedoeling om milieubelastende activiteiten zoveel mogelijk te scheiden van milieugevoelige functies. Het vertrekpunt voor de toegepaste inwaartse zonering zijn de woningen in de nabijheid van het plangebied. Als gevolg neemt de toegestane milieucategorie richting het oosten af van 5.2 via categorie 5.1 en 4.2 naar 3.2 ter hoogte van de strook detailhandel aan de Mijlweg.

Aanpassing in Omgevingsvisie: De op pagina 124 opgenomen milieucategorie 4.2 wordt gewijzigd in 5.2. De tekst op pagina 126 wordt gewijzigd in: "De zeehaven en de Merwedehavens zijn inwaarts gezoneerd, waarbij bedrijfsvestiging tot maximaal categorie 5.2 is toegestaan".

Omgevingswet en geluid

Samenvatting zienswijze: in de ontwerp Omgevingsvisie wordt gesproken over de inwerkingtreding van de Omgevingswet en de gevolgen die dat heeft op de verschillende milieuthema's. Reclamant verzoekt om te verduidelijken dat de Geluidproductieplafonds voor Grote Lindt/Dordt-West worden gebaseerd op de maximale benutting van de huidige grenswaarden en dat deze verhoogd worden met nestgeluid, voor zover dat niet is meegenomen bij de vaststelling van de huidige grenswaarden. Met als doel dat geen geluidruimte verloren gaat voor de haven- en industriële activiteiten in de zeehaven van Dordrecht.

Reactie: Gekoppeld aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt ook een beleidsvernieuwing geluid ingevoerd. Onderdeel daarvan is dat de systematiek van het zonebeheer van gezoneerde industrieterreinen Wijzigt, waarbij onder meer per industrieterrein geluidproductieplafonds moeten worden vastgesteld. Wij zijn nog niet met de voorbereiding hiervan gestart. Op dit moment is het uitgangspunt dat deze omschakeling geluidsneutraal wordt uitgevoerd.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

Externe veiligheid

Samenvatting zienswijze: Er rijden treinen over het spoor in Dordrecht met gevaarlijke stoffen. Reclamant stelt dat er binnen de afspraken van het 'basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' ruimte is voor stijging van dit vervoer. In de Omgevingsvisie streeft Dordrecht naar het verminderen van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Daarvoor zijn

zeer ingrijpende maatregelen nodig. Door realisatie van nieuwe woningen nabij het spoor neemt het groepsrisico toe. Reclamant verzoekt om bij deze plannen te motiveren waarom een hoger groepsrisico acceptabel is en welke maatregelen hiervoor getroffen worden.

Reactie: Wij zijn ons ervan bewust dat over het spoor treinen rijden met gevaarlijke stoffen. In de regeling bassinet zijn (wettelijke) risicoplafonds opgenomen waarbinnen het vervoer van gevaarlijke stoffen zich zal moeten afwickelen. Op dit moment wordt de risicoruimte die het bassinet biedt niet ingevuld. Daarom kan geconcludeerd worden dat er nog ruimte is voor groei van het goederenvervoer.

Dordrecht voert sinds 2007 een gebiedsgericht risicobeleid waarbij per gebiedstype een maximum toelaatbaar groepsrisico is gedefinieerd. In hoofdstuk 5 van deze omgevingsvisie zijn deze maximum waarden opgenomen. De in deze visie opgenomen bouwplannen zijn getoetst aan de in de regeling basisnet opgenomen referentiehoeveelheden voor het spoortracé Dordrecht Lage Zwaluwe en leiden niet tot een overschrijding van de maximale risiconiveaus zoals opgenomen in de Omgevingsvisie. Tegelijkertijd is er in delen van de stad sprake van bestaande structurele grote overschrijdingen van de oriëntatiewaarde en hiermee ook van de door ons gewenste maximale groepsrisiconiveaus. Dit betreft met name delen van de wijken Nieuw Krispijn en het Reeland (langs het tracé Dordrecht aansluiting zuid –Moerdijk). Voor deze delen is het in het in de rapportage bassinet spoor geconstateerde maximum groepsrisico (11 maal de oriëntatiewaarde) door sloop en herontwikkeling door de Gemeente gesaneerd (huidige waarde is 5,3 maal de oriëntatiewaarde). Verder zijn door gemeente en Rijk maatregelen getroffen op het gebied van incidentbestrijding (toegankelijkheid, bluswatervoorziening, beschikbaar materieel, toezicht en training) en spoorveiligheid (minder wissels, ATBvv, ontsporingsgeleiding).

Het na sanering optredend groepsrisico is het maximum toelaatbare en wij streven naar verder gaande risicoreductie. Op de middellange termijn wordt deze risicoreductie ingevuld door de ingebruikname van de zuid west boog bij Meteren waarvan de veiligheidswinst door het ministerie van I&W is toegewezen aan de stad). Om zowel vervoers- als verstedelijkingsambities voor de lange termijn waar te kunnen maken zijn ingrijpendere (zeer kostbare) maatregelen noodzakelijk. Hiervoor voeren wij als stad samen met partners een actieve lobby.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

Aandachtsgebieden

Samenvatting zienswijze: Op pagina 125 staat dat de aandachtsgebieden voor brand beperkt moeten blijven tot het eigen terrein en dat aandachtsgebieden voor explosie en gifwolk niet over woongebieden mogen reiken. Reclamant geeft aan dat een dergelijk uitgangspunt niet is wat het rijksbeleid met aandachtsgebieden beoogt en niet realistisch, vanwege de manier waarop aandachtsgebieden moeten worden berekend. De reeds bestaande gifwolkaandachtsgebieden, die niet op de kaart op pagina 76 staan, liggen immers in de huidige situatie al over woonwijken heen.

Reactie: In artikel 5.15 van het Besluit Kwaliteit Leefomgeving is aangegeven dat in een omgevingsplan voor beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties binnen een brandaandachtsgebied, een explosieaandachtsgebied en een gifwolkaandachtsgebied rekening gehouden moet worden met de kans op het overlijden van een groep van tien of meer personen per jaar als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval veroorzaakt door een activiteit. Lid 2 van dit artikel geeft aan dat dit kan door niet te bouwen binnen aandachtsgebieden, personendichtheden binnen aandachtsgebieden te beperken of maatregelen zijn getroffen die personen in gebouwen en op locaties beschermen. De omgevingsvisie vult

dit in door voor nieuwe situaties aandachtsgebieden voor explosie en gifwolk in principe niet over woongebieden te laten reiken. Hierop is een uitzondering mogelijk als blijkt dat de kans op een incident met 10 of meer op een acceptabel laag niveau ligt. De aanvaardbaarheid van de optredende kans wordt vooralsnog gerelateerd aan de waarden zoals geformuleerd in het groepsrisico en de in de omgevingsvisie aangegeven maximale waarde per gebiedstype. Voor bestaande situaties is aangegeven dat we streven naar een permanente verbetering van de veiligheidssituatie. Hierbij hanteren wij Beste Bestaande Technieken (BBT) en waar nodig BBT+ als uitgangspunt.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

Zienswijze / Reclamant 3: Waterschap Hollandse Delta

Reclamant heeft de wettelijke taak om de waterveiligheid van de Zuid-Hollandse eilanden te waarborgen en zorg te dragen voor een veilig en duurzaam waterbeheer ten behoeve van het voorkomen van wateroverlast, de zoetwatervoorziening en een goede waterkwaliteit. Daarnaast heeft Reclamant de ambitie om in 2030 energieneutraal te zijn en in 2050 klimaatbestendig en volledig circulair.

Algemeen

Samenvatting zienswijze: In figuur 1.1 tot en met figuur 1.5 in paragraaf 1.2 *Omgevingswet* staat een Pragmatische aanpak beschreven. Het betreft echter een Programmatische aanpak.

Reactie: Dit betreft een schrijffout. Reclamant heeft gelijk.

Aanpassingen in Omgevingsvisie: De afbeeldingen 1.1 t/m 1.5 worden aangepast van Pragmatische aanpak naar Programmatische aanpak. We passen het aan.

Groenblauwe systeem

Samenvatting zienswijze: Gemeente Dordrecht wil de herkenbaarheid en continuïteit van de dijklinten verbeteren door het ontharden van de dijklinten en door meer bomen toe te voegen. Reclamant wil als randvoorwaarde meegeven dat hierbij de waterveiligheidsfunctie van dijken die een functie hebben als waterkering, nooit in het geding mag komen. Ook dient er rekening gehouden te worden met de lange termijnontwikkelingen ten aanzien van (de onzekere) zeespiegelstijging en rivierafvoer.

Reactie: We zijn het met Reclamant eens dat er nooit getornd gaat worden aan de waterveiligheidsfunctie van de dijken. Maar de herkenbaarheid en continuïteit van dijklinten gaat vooral over oude dijklinten die op het eiland liggen, niet de primaire kering. Als hier een instandhoudingsverplichting geldt voor de kering houden we ons hier aan. We verduidelijken de tekst op onderstaande manier.

Aanpassingen in Omgevingsvisie: In 4.1 onder het kopje 'Wat gaan we doen om dit te bereiken?' is bij de bullet die over historische dijklinten gaat de volgende zin toegevoegd: "Dit heeft voornamelijk betrekking op oude keringen die geen waterkerende functie meer hebben. Als het gaat om primaire keringen of keringen met een instandhoudingsplicht zal er altijd voor gezorgd worden dat de waterveiligheidsfunctie niet in geding komt".

Samenvatting zienswijze: Reclamant kan zich vinden in de doelstelling om een gezondere leefomgeving te maken met oog voor klimaatverandering en biodiversiteit. In paragraaf 4.1 *Groenblauwe systeem* wordt aangegeven: "Allereerst moet groen vanzelfsprekend deel uitmaken van onze stedelijke leefomgeving". Graag zien we bij dit groen ook het water genoemd als vanzelfsprekend onderdeel van de stedelijke leefomgeving. Ook bij de zin: "Zo ontstaat meer ruimte voor de natuur." is het goed om hier aan te geven dat er zo meer ruimte ontstaat voor de natuur én het water.

Reactie: We zien dit als een goede en logische toevoeging. In de stedelijke leefomgeving moeten we, waar nodig, hier ook het water toevoegen naast het belang van groen.

Aanpassingen in Omgevingsvisie: In 4.1 is water toegevoegd aan groen als onderdeel van de stedelijke leefomgeving. De zin luidt nu: "Allereerst moeten groen én water vanzelfsprekend deel uitmaken van onze stedelijke leefomgeving". We zien dit als een goede en logische toevoeging.

In 4.1 voegen we onder 'natuur' bij het Killenlandschap een voetnoot toe waarin duidelijk wordt gemaakt wat wordt verstaan onder natuur: "Onder natuur wordt zowel water als groen verstaan".

Samenvatting zienswijze: Reclamant stelt dat het logisch is dat oppervlaktewater genoemd wordt in paragraaf 4.6 'Ondergrond systeem' vanuit de gedachte dat er een koppeling is tussen de (hemelwater)riolering en het oppervlaktewater. Anderzijds is het een gezamenlijke visie dat water zichtbaar mag zijn. In die zin is het benoemen van dit thema onder de paragraaf 'Ondergrond systeem' volgens Reclamant niet de meest voor de hand liggende keuze.

Reactie: Het gaat hier om een Babylonische spraakverwarring. Wij bedoelen het systeem van de bodem en ondergrond, inclusief het oppervlaktewater. We bedoelen met ondergrond dus ook zichtbaar oppervlaktewater. Het waterschap denkt bij de term ondergrond wellicht aan ondergrondse buizen, maar dat is niet wat wij bedoelen. We delen de wensen om water oppervlakkig af te voeren. Daarnaast komt oppervlaktewater ook nadrukkelijk aan de orde in het groenblauwe systeem (paragraaf 4.1)

Aanpassingen in Omgevingsvisie: n.v.t.

Waterveiligheid systeem

Samenvatting zienswijze: Reclamant stelt dat de dijken op het eiland van Dordrecht elke 12 jaar gecontroleerd worden, in tegenstelling tot wat in paragraaf 4.2 *Waterveiligheid systeem* staat.

Reactie: Met de nieuwe waterwet worden de dijken elke 12 jaar gecontroleerd en niet elke 7 jaar.

Aanpassingen in Omgevingsvisie: De zin wordt nu veranderd naar: " De dijken op het Eiland van Dordrecht voldoen aan de nationale richtlijnen en worden elke twaalf jaar gecontroleerd".

Samenvatting zienswijze: "Daarnaast is de impact van een overstroming in Dordrecht door de lage ligging van een groot gedeelte van de stad zeer groot." Reclamant benoemt dat de impact hiervan alleen maar groter wordt naarmate er in de toekomst meer waarde achter de dijken wordt toegevoegd.

Reclamant wordt graag uitgenodigd mee te denken met betrekking tot laag 2 (ruimtelijk domein). Daarnaast ziet Reclamant graag dat laag 2 ook wordt meegenomen in de plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedsontwikkelingen met betrekking tot het thema 'gevolgen van de overstromingen' uit het Deltaplan Ruimtelijke adaptatie.

Reactie: Het is een terechte opmerking dat naarmate meer waarde wordt toegevoegd de impact van een overstroming ook groter wordt. Dit onderstreept nogmaals het belang van het doel 'klimaatbestendige stad'. Op pagina 66 wordt ook ingegaan op mogelijke ruimtelijke aanpassingen om de gevolgen van een overstroming te beperken.

We gaan een samenwerkingsovereenkomst met het waterschap opstellen waarin ruimtelijke adaptatie centraal staat. De gemeente stelt het juist enorm op prijs als er vanuit het waterschap wordt meegedacht over laag 2 het ruimtelijk domein.

Aanpassingen in Omgevingsvisie: Onder 4.2 Waterveiligheid systeem worden de volgende zinnen toegevoegd:

"De impact van een overstroming wordt groter naarmate er in de toekomst meer waarde achter de dijken wordt toegevoegd". En "het belang van een klimaatbestendig Dordrecht wordt hiermee onderstreept".

Energieneutraal

Samenvatting zienswijze: In de Regionale Energiestrategie heeft Reclamant gewezen op de potenties van de inzet van aquathermie voor de verwarming van de gebouwde omgeving. Reclamant treedt graag in (tijdig) overleg met initiatiefnemers wanneer er plannen zijn om aquathermie projecten, of andere energieprojecten te ontwikkelen, die van invloed kunnen zijn op het waterbeheer.

Reactie: Met dank voor het wijzen op de potentie van aquathermie. Wij zullen het waterschap betrekken indien dit speelt. Zo is er momenteel een initiatief voor aquathermie bij Plan Tij. Dit is nog in een onderzoekstadium.

Aanpassingen in Omgevingsvisie: n.v.t.

Klimaatbestendig

Samenvatting zienswijze: Het Deltaprogramma 2021 laat zien dat bij het inrichten van de omgeving, water meer sturend moet zijn. Reclamant benoemt dat wateropgaven dienen als randvoorwaarden voor de keuzes in de ruimtelijke inrichting. Ook dient er bij de locatiekeuze en de gebiedsinrichting van nieuwe woonwijken rekening gehouden te worden met de klimaatverandering.

Klimaatbestendig worden, is een opgave dat in samenwerking met omgevingspartners gerealiseerd moet worden. Reclamant draagt zodoende graag bij aan het realiseren van de ambitie met haar kennis en wordt daarom voor zowel herstructurerings- als ontwikkelingsopgaven graag uitgenodigd.

Reactie: Gemeente Dordrecht herkent zich in hetgeen Reclamant aangeeft over de rol van water bij ruimtelijke inrichting. Dit gebeurt momenteel al en zal in de toekomst nog nadrukkelijker gebeuren. De klimaatbestendige stad (met onder meer water als onderdeel) is niet voor niets één van de 7 doelen in de Omgevingsvisie. Bij elke nieuwe ontwikkeling in de fysieke leefomgeving is dit dus één van de voorwaarden. Hierin werken we graag samen met alle relevante omgevingspartners, dus ook met Reclamant.

Aanpassingen in Omgevingsvisie: n.v.t.

Effecten op waterveiligheid

Samenvatting zienswijze: Reclamant geeft als aandachtspunt dat een toename aan woningen en economische activiteiten als gevolg heeft dat de gevolgen bij een mogelijke overstroming ernstiger worden.

Reactie: Onder het kopje: waterveiligheid systeem is reeds een reactie gegeven op dit punt en hebben we een aantal zinnen toegevoegd in de Omgevingsvisie die dit benadrukken. Daarnaast wordt hier in paragraaf 4.2 'Waterveiligheid systeem' al nader op ingegaan. Daarin wordt onder meer benoemd dat we de Staart willen ontwikkelen als schuilplaats.

Bij nieuwe ontwikkelingen zal het doel 'klimaatbestendig' elke keer terugkomen, waardoor er meer klimaatadaptief gebouwd en ontwikkeld zal worden. Er is dan wel meer waarde achter de dijk, maar kan het risico voor mensen gelijk blijven of zelfs minder worden.

Aanpassingen in Omgevingsvisie: Onder 4.2 Waterveiligheid systeem worden de volgende zinnen toegevoegd:

"De impact van een overstroming wordt groter naarmate er in de toekomst meer waarde achter de dijken wordt toegevoegd". En "het belang van een klimaatbestendig Dordrecht wordt hiermee onderstreept".

Zienswijze / reclamant 4: TeVoet en Wandelnet

Reclamant 4 zet zich in voor behoud, verbetering en uitbreiding van onverharde paden en streeft naar een wandelinfrastructuur die toegankelijk is (en goed bewegwijzerd).

Veel ruimte voor wandelen

Samenvatting zienswijze: Reclamant 4 is verheugd te lezen dat er in de omgevingsvisie veel ruimte is voor wandelen en het daarbij niet blijft bij abstracte plannen, maar er ook hele concrete principes en uitwerkingen zijn die sturing gaan geven aan toekomstige ontwikkelingen.

Reactie: Wij danken u voor uw betrokkenheid bij de gemeente en de Omgevingsvisie. Door het indienen van een zienswijze kan gewerkt worden aan een (nog) sterkere en een breed gedragen visie.

Aanpassingen in Omgevingsvisie: n.v.t.

Buitenste dijken van het eiland: toplocatie voor wandelaars

Samenvatting zienswijze: Reclamant ziet echter ook een aantal verbeterpunten die met name de wandelnetwerken in Dordrecht kunnen versterken. Het valt reclamant namelijk op dat in de omgevingsvisie een belangrijke mogelijkheid van extensief recreatief natuurgebruik ongenoemd blijft. Het gaat om de buitenste dijken van het eiland en de kades van de Otterpolder, de polder Stededijk en de kade langs het Wantij tussen spoorbrug en Kop van 't Land. De bijzondere combinatie van de grote rivieren en de Biesbosch maken dat het Eiland van Dordrecht niet alleen voor eigen inwoners prachtige natuur heeft maar dat die natuur ook nationaal gezien aantrekkelijk is.

Reactie: Wij zijn het met Reclamant eens dat er ook een versterking kan plaatsvinden van het wandelen in het buitengebied en de verbinding daarnaartoe. We scherpen de tekst van de Omgevingsvisie aan, geïnspireerd op een tekstvoorstel uit de zienswijze van Reclamant.

Aanpassingen in Omgevingsvisie: pagina 85, D. Wandel- en slenternetwerken aangepast: *Voor het buitengebied (Nieuwe Dordtse Biesbosch, polders en dijken) gaan we in gesprek met bewoners **en stakeholders** om helder te krijgen hoe we de wandel- en fietsverbindingen tussen stad en buitengebied kunnen versterken **en hoe het buitengebied nog meer uniek wandelgebied kan worden.***

Het vergeten dijklint

Samenvatting zienswijze: Op het kaartje op bladzijde 63 worden de dijken bezuiden de Zeedijk niet genoemd. Er is één lang lint van af de Kop van 't Land langs de Oosthaven, de Zuidhaven, het Zuidplaatje, de Tongplaat, de Elzen en dan langs het Zuid Maartensgat tot aan Willemsdorp. Voor wandelaars zijn het prachtige trajecten.

Reactie: Het gaat hier niet om functionele kaarten, maar kaarten die de landschappelijke hoofdstructuren die versterkt moeten worden aangeven. Op pag. 85 staan de belangrijke wandel- en slenternetwerken. Daar is deze dijk wel aangeduid.

De kaart die Reclamant bedoelt is afkomstig van de Urbanisten uit de groenblauwe visie. Deze kunnen niet worden aangepast. Het feit dat deze dijken niet op de kaart staat, betekent niet dat ze niet geschikt zijn om te wandelen. De dijken die in de groenblauwe visie zijn opgenomen, zijn de dijken die nu nog onderbenut blijven als groenblauwe routes en kansen bieden om verder als netwerk beter benut te kunnen worden. In de groenblauwe visie is er vooral naar groenblauwe netwerken gekeken, en waar hier nog kansen liggen, niet alleen naar goede wandelroutes.

De dijk waar Reclamant het over heeft, is de primaire waterkering onder beheer van het waterschap. Dit is inderdaad een zeer waardevolle looproute, maar als dijk zal deze ook altijd beschikbaar blijven.

Aanpassingen in Omgevingsvisie: n.v.t.

Recreatieve wandelaars en fietsers scheiden

Samenvatting zienswijze: Reclamant pleit ervoor om in de omgevingsvisie de recreatieve infrastructuur voor wandelaars en fietsers zoveel als mogelijk te scheiden. Er zijn volgens reclamant regelmatig onveilige situaties op (smalle) paden waar fietsers en wandelaars gezamenlijk gebruik van maken.

De volgende tekstvoorstellen worden gedaan:

- *Hoofdstuk 4.1. blz. 62, doelstelling 2: na: fijnmazig netwerk van fietspaden: "en een netwerk van wandelpaden, zo veel mogelijk gescheiden van het fietspadennetwerk".*

- *hoofdstuk 4.5 onder D:*

Wandel- en slenternetwerken

De wandel- en slenternetwerken hebben van oudsher een verblijfs-, een verbindende en een recreatieve functie. We zien een herwaardering van de betekenis van dit netwerkniveau. Lopen is goedkoop, gezond en het netwerk heeft een hoge capaciteit. In bestaand gebied en bij nieuwe ontwikkelingen is het herstellen of verbinden van een fijnmazig voetgangersnetwerk uitgangspunt. Voor de aantrekkelijkheid en de veiligheid van het wandelen is het daarbij van belang een scheiding aan te brengen tussen wandel- en fiets infrastructuur. Voor het buitengebied (Nieuwe Dordtse Biesbosch, polders en dijken) gaan we in gesprek met bewoners en stakeholders om helder te krijgen hoe we de wandelverbindingen tussen stad en buitengebied kunnen versterken en hoe het buitengebied nog meer uniek wandelgebied kan worden.

Reactie: Het scheiden van fiets- en wandelpaden waar wenselijk mogelijk, is ook voor de gemeente een streven. Dit vraagt om maatwerk per locatie. In de Omgevingsvisie zal dit worden toegevoegd.

De ruimte op het Eiland van Dordrecht is schaars. Daarbij leven we in een samenleving waarin iedereen rekening met elkaar dient te houden. Ten tweede voorzien we het eiland steeds verder van een zeer fijnmazig netwerk van fietspaden en ander langzaam verkeer. Dat is een mix van snelle functionele doorgaande routes en ontspannen recreatieve routes. Daarmee is er altijd een veilige comfortabele route in de buurt en is er ook een keuze uit verschillende typen routes.

Aanpassingen in Omgevingsvisie:

Pagina 62, Doelstellingen, 2^e bulletpoint aangepast:

Dat is een mix van snelle functionele doorgaande routes en ontspannen recreatieve routes **waarbij we streven naar het scheiden van fiets- en wandelpaden waar wenselijk en mogelijk.**

Pagina 85, D. Wandel en slenternetwerken aangepast:

Voor het buitengebied (Nieuwe Dordtse Biesbosch, polders en dijken) gaan we in gesprek met bewoners **en stakeholders** om helder te krijgen hoe we de wandel- en fietsverbindingen tussen stad en buitengebied kunnen versterken **en hoe het buitengebied nog meer uniek wandelgebied kan worden.**

Toekomst: Dordrecht Wandeleiland

Samenvatting zienswijze: Reclamant stelt dat het past om in een Omgevingsvisie die unieke dijk- en kadelinten, bekleed met gras, toegankelijk te maken voor extensieve

wandelsport. Reclamant 4 pleit ervoor dat in de Omgevingsvisie de intentie opgenomen wordt om dit unieke dijklint op termijn toegankelijk te maken voor wandelaars.

De volgende tekstvoorstellen worden gedaan:

- Op blz 134 van de Concept Visie: "In datzelfde buitengebied willen we afspraken maken met het Waterschap Hollandse Delta om daar waar mogelijk de grasdijkkruiden open te stellen voor wandelaars". De notie dat het om een kwaliteitssprong gaat, meer dan om nog een paar leuke wandelstukjes, wordt gemist. Voorstel tot herformulering: "*Om te komen tot een integraal wandelnetwerk op het eiland willen we in overleg met het Waterschap Hollandse Delta en de pachters komen tot het openstellen van de grasdijkkruiden voor wandelaars.*"
- Op blz 63: Toevoegen aan de alinea over dijklinten: "Het meest zuidelijke dijklint, bezuiden de Zeedijk is nu nog niet toegankelijk en wordt begraaft door schapen. Op termijn wordt gestreefd naar het openstellen van dit dijklint voor extensief wandelen."

Reclamant stelt verder dat de huidige situatie er een is van aantrekkelijke wandelgebiedjes, maar versnipperd (Merwelanden, NDB, Elzen, Natuurpad Nieuwe Merwede, Tongplaat). Het dijklint verbindt de gebieden en trekt wandelaars van buiten aan. De Otterpolder en de polder Stededijk zijn een prachtige aanvulling op de Merwelanden. Het Lange Afstand Wandelpad (LAW) Floris V, van Amsterdam naar Bergen op Zoom, loopt over het Eiland van Dordrecht en zal daar een stuk aantrekkelijker door worden, ook als onderdeel van wandelommetjes van inwoners van Dordrecht. Er worden een aantal voorbeelden gegeven en op een bijgevoegd kaartje zijn apart ingetekend de Otterpolder (3) en de polder Stededijk (4).

Reactie: Genoemde punten worden meegenomen in de uitwerking. Dit is onder andere aangegeven bij de paragraaf 4.5 Verkeer systeem, onder D.

De Omgevingsvisie omschrijft de kaders en gewenste ontwikkelingen voor de fysieke leefomgeving op hoofdlijnen.

Aanpassingen in Omgevingsvisie:

Pagina 85, D. Wandel en slenternetwerken aangepast:

Voor het buitengebied (Nieuwe Dordtse Biesbosch, polders en dijken) gaan we in gesprek met bewoners **en stakeholders** om helder te krijgen hoe we de wandel- en fietsverbindingen tussen stad en buitengebied kunnen versterken **en hoe het buitengebied nog meer uniek wandelgebied kan worden.**

Reclamant 4 praat graag mee over wandelverbindingen stad-land

Samenvatting zienswijze: In de ontwerp Omgevingsvisie wordt aangegeven dat voor het buitengebied de gemeente in gesprek wil gaan met bewoners om helder te krijgen hoe de wandelverbindingen tussen stad en buitengebied versterkt kunnen worden. Reclamant doet hier graag aan mee. Met haar uitgebreide netwerk van vrijwilligers en wandelprofessionals zijn

zij in staat goede voorstellen te doen. Een aantal voorbeelden worden gegeven met name met betrekking tot de Dordwijkzone.

Reactie: Hartelijk dank voor uw aanbod. We geven de suggestie ieder geval mee aan het projectteam dat bezig is met een Programma voor de Dordwijkzone.

Aanpassingen in Omgevingsvisie: n.v.t.

Zienswijze / reclamant 5: NS

Reclamant geeft puntsgewijs een reactie op de Omgevingsvisie.

Het gebied Maasterras leent zich bij uitstek om de bestaande Park&Ride voorziening Weeskinderendijk uit te breiden naar een volwaardig transferium met aansluitende verbindingen naar centrum, Spuiboulevard en station.

Samenvatting zienswijze: De afstand tussen parkeerterrein Weeskinderendijk en station is te groot om als P+R functie voor het station te kunnen functioneren.

Reactie: In de huidige situatie is Weeskinderendijk inderdaad ver van het centraal station. Ook is de looproute onaantrekkelijk. De locatie is wel geschikt om door te ontwikkelen tot een HUB functie voor de binnenstad en de 19e eeuwse schil. Vanaf januari 2021 rijden er 7 buslijnen langs de Weeskinderendijk (via de Spuiboulevard) naar het station. Als ook wordt geïnvesteerd in betere langzaam verkeer routes, zal deze locatie zeker een HUB functie vervullen voor (ook) het station.

Aanpassing in Omgevingsvisie: Op pagina 142, Spoorzone, Bereikbare Stad, is het volgende aangepast: Het gebied Maasterras leent zich bij uitstek om de bestaande **Park&Ride HUB** voorziening Weeskinderendijk uit te breiden naar een volwaardig transferium met aansluitende verbindingen naar centrum, Spuiboulevard en station.

Naast het stimuleren en investeren in het openbaar vervoer, dient de directe stationsomgeving veilige en exclusieve routes en ruimtes voor fietsers en voetgangers te bieden.

Samenvatting zienswijze: Voetganger op 1 en fiets op 2, ten gunste van een autoluw voorplein. Zorg wel voor een goede toegankelijkheid van het station voor verschillende modaliteiten, een snelle overstap voor alle modaliteiten. Denk ook goed na over het faciliteren van stationslogistiek: bevoorrading, schoonmaak, afvalophaal etc.

Reactie: Bedankt voor de aanbevelingen, deze nemen wij mee in de ontwikkelingen. Hierover zijn en blijven we uiteraard met u in gesprek.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

De verbinding die prioriteit verdient is de centrale as Nassauweg-Stationsweg. Deze route is van historisch, strategisch en ruimtelijk belang vanwege de verbinding tussen historische binnenstad, zuidelijke wijken en station.

Samenvatting zienswijze: Het letterlijk doortrekken van deze route door het station is ontzettend complex en kostbaar, vanwege een brede sporenbundel en een monumentaal stationsgebouw. Zorg in ieder geval voor een rode loper vanaf het station naar de binnenstad én een goede verbinding met de zuidelijke wijken.

Reactie: De verbinding verdient prioriteit, dit betekent niet dat deze direct door het station doorgetrokken zal worden. De notie dat er sprake is van een belangrijke verbinding en dat deze moet worden verbeterd, betekent niet dat er direct een weg onder het station moet komen. Op dit moment ligt er een voorstel om het centraal station van Dordrecht te verbeteren. Bij het verbeteren van het knooppunt hoort ook het verbeteren van de verbinding. De wijze waarop de rode loper als interwijk verbinding vorm krijgt, is onderdeel van een gezamenlijke studie. Overigens is met de nieuw te bouwen fietsenstalling wel rekening gehouden met een eventuele tunnel of doortrekking.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

Nieuwe haltes moeten te combineren zijn met een aantrekkelijke tunnel of passage onder of over het spoor, die beide zijden verbindt. Randvoorwaarde voor het goed functioneren van de stations is de aanwezigheid van een aankomstplek en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte, die voorzieningen als fietsenstalling, bushalte en Kiss & Ride biedt.

Samenvatting zienswijze: Het is niet verstandig om een treinstation te bouwen als de gebiedsontwikkelingen (hoogst) onzeker zijn. Er is grote kans op het ontstaan van een geïsoleerd station incl. sociale veiligheidsproblemen, etc. Sociale veiligheid is al snel een aandachtspunt als het gebruik (aantal reizigers) van een treinstation achter blijft. Dit betekent dat voldoende draagvlak (programma), nodig is met een mix aan functies, die zorgen voor activiteit verspreid over de dag. Als er een nieuw station bij komt, zorg er dan voor dat het een prettige plek wordt, met een aantal goede functies, waar het prettig is om te zijn. Ervaring is dat je bij minder dan ca. 10.000 in-/uitstappers de voorzieningen niet goed op orde krijgt.

Reactie: De stations in Dordrecht hebben als prognose, gezien de reizigersgroei op het spoor en de ombouw van de Oude Lijn, het benodigde aantal in en uitstappers. Sociale veiligheid is ook voor de gemeente een belangrijk aspect en wordt uiteraard meegenomen in de planontwikkelingen.

Voor Amstelwijck geldt dat de gebiedsontwikkeling goed moet worden afgestemd op de komst van een station. Het Leerpark is dusdanig ver ontwikkeld dat de aantallen reizigers, bij het sluiten van station zuid, realistisch zijn.

Aanpassing in Omgevingsvisie: Op pagina 145, Spoorzone, Openbare ruimte, is het volgende aangepast: De openbare ruimte dient gericht te zijn op verblijf, spelen, bewegen, ontmoeting, vergroening **en (sociale) veiligheid.**

Ten eerste dient de entree aan de zuidzijde van het station gelijkwaardig te zijn aan de noordzijde. Een representatieve en hoogkwalitatieve entree ruimte en -gebouw en een groter aantal verbindingen onder en over het spoor met hogere kwaliteit en capaciteit helpen dit te bereiken.

Samenvatting zienswijze: Bij het maken van verbindingen boven het spoor spelen een aantal zaken:

- Er moet een fors hoogteverschil overbrugd worden om over het spoor heen te gaan. Zorg ervoor dat de verbindingen gebruiksvriendelijk zijn, anders zullen mensen er geen gebruik van maken en een andere route kiezen.
- Bij het maken van grote vlakken boven het spoor ontstaat een aan het zicht onttrokken onderwereld. De kans dat het gevoel van onveiligheid toeneemt is groot.
- Het succes van een station wordt bepaald door het concentreren van loopstromen, zodat een beperkt aantal reizigersvoorzieningen nodig is en het station goed leesbaar is met het liefst maximaal twee ontvangstdomeinen. Voor het station zelf geldt dus max. 1 verbinding.
Ga zorgvuldig om met (een goede aansluiting met) het rijksmonumentale stationsgebouw.
- Functie stationsgebouw: het monumentale stationsgebouw heeft een overmaat aan ruimte. Onderzoek moet uitwijzen of rehabilitatie van het stationsgebouw tot hoofdontvangstdomein mogelijk is.

Reactie: De zienswijze van Reclamant wordt onderstreept: de capaciteit en kwaliteit van de verbinding moet centraal staan bij het verbeteren van knooppunt Dordrecht. Voor de gemeente behoort het tot de mogelijkheden dat er meer dan één route is om van de zuidzijde naar de noordzijde te geraken. In een gezamenlijk ontwerp moeten de

verschillende ontwerpvragestukken, aandachtspunten en ervaringen uit de zienswijze een plaats krijgen.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

Zienswijze / reclamant 6: ProRail

Reclamant verzoekt om de onderstaande aspecten in een verdere uitwerking op te laten nemen c.q. te verwerken, met als uitgangspunt dat de bedrijfsvoering van reclamant 6 niet wordt belemmerd.

Externe Veiligheid

Samenvatting zienswijze: Reclamant 6 verzoekt voor het aspect Externe Veiligheid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Basisnet).

Reactie: Externe veiligheid/omgevingsveiligheid rondom transportassen is in deze Omgevingsvisie een zeer relevant onderwerp. In de hoofdstukken 3, 4 en 5 alsmede in bijlage 5 staat uitgebreid omschreven hoe nu en in de toekomst omgegaan wordt met externe veiligheid/omgevingsveiligheid in relatie tot de ontwikkeling van de stad.

Voor het spoor hanteren wij de volgende uitgangspunten en randvoorwaarden:

- Niet bouwen binnen de 10-6 contour (deze contour is gebaseerd op de in het de regeling bassinet opgenomen risicoplafond 10-6)
- Niet bouwen binnen het brandaandachtsgebied van het spoor zoals opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (BKL).
- Het explosie aandachtsgebied behorende bij het spoortracé Dordrecht- Lage Zwaluwe wordt aangewezen als een explosie voorschriften gebied. Binnen dit gebied zijn beperkingen opgenomen voor de vestiging van zeer kwetsbare functies
- De maximaal toelaatbare personendichtheden per gebied zijn beschreven in hoofdstuk 5 en gebaseerd op de in het de regeling bassinet opgenomen referentiewaarden voor het vervoer.

Verder streven wij, gezien de huidige hoogte van het groepsrisico, naar en verdergaande reductie van de door het spoor veroorzaakte risico's.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

Geluid

Samenvatting zienswijze: Reclamant 6 verzoekt voor het aspect Geluid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Geluidproductieplafonds).

Reactie: Bij geluidonderzoek naar railverkeerslawaai wordt uitgegaan van de geldende geluidproductieplafonds (GPP's). Daarbij is wel van belang dat er niet onnodig veel ruimte zit in de GPP's. Dat is in Dordrecht wel het geval, zowel op de lijn Dordrecht – Lage Zwaluwe als op de MerwedeLingeLijn. In overleg met ProRail en het ministerie van IenW loopt al enige tijd een traject om de GPP's langs de lijn Dordrecht – Lage Zwaluwe te verlagen. Vanwege de grote bouwopgave in de Spoorzone heeft deze lijn prioriteit. In vervolg daarop wil de gemeente ook de GPP's langs de MerwedeLingeLijn verlagen. Uit een eerdere verkenning bleek dat die GPP's niet in verhouding zijn tot het inmiddels veel stillere materieel op de lijn. Dat leidt in geval van bouwplannen langs de lijn tot onnodige geluidmaatregelen.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

Aspect Trillingen

Samenvatting zienswijze: Indien de "ontwerp Omgevingsvisie Dordrecht" bebouwing dichtbij het spoor mogelijk maakt, kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder in dit soort situaties acht reclamant 6 het gewenst dat er in de planvorming wel aandacht voor is. In het kader van de goede ruimtelijke

ordering en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten raadt reclamant 6 aan om het aspect trillinghinder af te wegen. Reclamant 6 raadt aan om het aspect trillingen te betrekken bij de "ontwerp Omgevingsvisie Dordrecht" en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen. Er wordt verwezen naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen.

Reactie: Spoortrillingen is een relatief nieuw aspect bij ruimtelijke ontwikkelingen. Wij hebben daar nog geen onderzoek naar gedaan en/of beleid voor ontwikkeld, maar erkennen het belang van het onderwerp en voegen het toe in de Omgevingsvisie. In de Omgevingswet en met name in het Besluit kwaliteit leefomgeving is dit wel voorzien. Wij hebben een regel over trillingshinder al toegepast in het recent vastgestelde bestemmingsplan Amstelveen. Deze regel is gebaseerd op de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen, waarbij wij de onderzoekslast hebben neergelegd bij de ontwikkelende partij. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en op het omgevingsplan, streven wij ernaar om het aspect spoortrillingen op vergelijkbare wijze mee te nemen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen met trillingsgevoelige gebouwen in de aandachtszone, een zone van 100 meter aan weerszijden van het spoor, gericht op de spoorlijn Zwijndrecht – Lage Zwaluwe, de lijn waar het zwaar transport zich op concentreert.

Aanpassing in Omgevingsvisie: Naar aanleiding van deze zienswijze is het onderwerp *spoortrillingen* op een aantal plaatsen in de Omgevingsvisie toegevoegd:

- Doel 3, subdoel *Een akoestisch aanvaardbare woon-, werk- en leefomgeving*, als laatste alinea toegevoegd: *Een aan geluid te relateren en relatief nieuw thema is hinder van spoortrillingen. In hoofdstuk 4 geven we hiervoor een eerste richting. We zullen dit thema uitwerken als onderdeel van het Omgevingsplan.*
- Doel 3, *Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan*, toegevoegd: *Spoortrillingen*
- Hoofdstuk 4, 4.3 *Milieu systeem*, aan de inleiding toegevoegd: *Daarnaast besteden we kort aandacht aan spoortrillingen, een relatief nieuw aspect binnen milieu en leefbaarheid.*
- Hoofdstuk 4, 4.3 *Milieu systeem*, toegevoegd als 4.3.2.: *Spoortrillingen*
Spoortrillingen is een relatief nieuw aspect bij ruimtelijke ontwikkelingen. In Dordrecht is daar nog geen onderzoek naar gedaan en/of beleid voor ontwikkeld. In de Omgevingswet en met name in het Besluit kwaliteit leefomgeving is dit wel voorzien. In het recent vastgestelde bestemmingsplan Amstelveen is een regel over trillinghinder opgenomen. Deze regel is gebaseerd op de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen, waarbij in de planregels de onderzoekslast is neergelegd bij de ontwikkelende partij. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en op het Omgevingsplan, streven wij ernaar om het aspect spoortrillingen op vergelijkbare wijze mee te nemen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen met trillingsgevoelige gebouwen in de aandachtszone (een zone van 100 meter aan weerszijden van het spoor) gericht op de spoorlijn Zwijndrecht – Lage Zwaluwe, de lijn waar het zwaar transport zich op concentreert.

Gronden in eigendom

Samenvatting zienswijze: In de Omgevingsvisie zijn gronden opgenomen die in eigendom zijn van reclamant. Reclamant merkt op dat deze gronden – zonder nadrukkelijke toestemming - niet mogen worden gebruikt. Deze gronden zijn benodigd ten behoeve van de uitvoering van haar taken en eventuele toekomstige plannen. De gronden dienen te allen tijde onbelemmerd toegankelijk te zijn en te blijven voor het uitvoeren van werkzaamheden en in het geval van calamiteiten. Reclamant verzoekt alle gronden in haar eigendom te voorzien van de bestemming Verkeer-Railverkeer.

Reactie: In de uitwerking wordt uiteraard rekening gehouden met de verschillende belangen, de eigendomssituaties en calamiteitenroutes. In de Omgevingsvisie gaat het echter om abstract beleid en grotere gebiedsontwikkelingen.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

Gronden NS

Percelen in eigendom van NS, grenzend aan gronden welke in eigendom zijn van ProRail, worden vaak door reclamant gebruikt. Er wordt verzocht hiermee rekening te houden en het gebruik van NS gronden door reclamant niet onmogelijk te maken.

Reactie: In de uitwerking van plannen, wordt rekening gehouden met de verschillende belangen en eigendomssituatie. De bereikbaarheid van eigendommen maakt hier onderdeel van uit.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

Stamlijn

Reclamant 6 verzoekt zorg te dragen dat het gebruik van de aanwezige stamlijn naar Dordrecht Zeehaven niet onmogelijk wordt gemaakt door de in de Omgevingsvisie genoemde plannen.

Reactie: Het huidige gebruik van de Stamlijn is het uitgangspunt. De Stamlijn maakt ook onderdeel uit van de visie op de ontwikkeling van het Maasterras.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

Zienswijze / Reclamant 7

Reclamant wil een zienswijze op de Omgevingsvisie geven m.b.t. het omzetten van oude tuinbouw kassenlocatie aan de Haaswijkweg Oost 75A.

Samenvatting zienswijze: Reclamant is ervan overtuigd dat de herontwikkeling van de locatie (en meer in het algemeen; locaties met landschapsontsierende grootschalige tuinbouwcomplexen) een waardevolle bijdrage kan leveren in het realiseren van de gestelde doelen

- Aantrekkelijke stad door versterken woningdifferentiatie, woningen in duurdere sector, hoogwaardige inrichting, landschappelijk ontwerp dat aansluit bij polderomgeving;
- Gezonde stad en het versterken van de biodiversiteit door het verwijderen van glazen opstallen, verregaand vergroenen van de locatie en het toevoegen van water(berging);
- Dordrecht als vestigingsstad door het toevoegen van woningen in een sector waar veel vraag naar is (zeker bij ondernemers);
- Klimaatbestendige en energieneutrale stad door klimaatadaptief te bouwen, energieneutraal, hoge mate van circulariteit en in hoge mate zelfvoorzienend.

Momenteel zijn de kassen (ca. 15.000 m²) in gebruik als caravanstalling en Reclamant 7 zou de locatie graag omzetten naar een woningbouwlocatie. Er is een plan toegevoegd voor het verkavelen van de locatie in zes grote vrije kavels (kaveloppervlakte tussen 1700 en 2500 m²). Het plan is nu opgezet conform de beleidsregels van de landelijke Rood voor Rood-regeling waarmee de mogelijkheid geboden wordt om bij de sloop van tenminste 850 m² aan landschapsontsierende agrarische bouwwerken een of meerdere woningen te realiseren op kavels van tenminste 1000 m².

In overleg met de architect en een makelaar hebben wij onderzocht waar de behoefte ligt voor grotere kavels in Dordrecht en wat ruimtelijk mogelijk zou zijn op deze plek en zijn we op het bijgevoegde verkavelingsplan gekomen.

Reclamant stelt met dit plan het overleg met de gemeente te zijn aangegaan waarbij is aangegeven dat de Rood voor Rood-regeling niet van toepassing is verklaard in de beleidsstukken in Dordrecht en dat er daarom op het hele gebied maar een of twee woningen gebouwd zouden mogen worden. Volgens Reclamant is dit een gemiste kans en wordt verzocht de Rood voor Rood-regeling alsnog op te nemen en ons plan daarmee mogelijk te maken.

Reactie: Uw plan is eind 2018 reeds behandeld binnen de gemeente en besproken met de wethouder ruimtelijke ordening en aan uw architect teruggekoppeld. Hierbij is geconcludeerd dat het plan niet past binnen de kaders van de Structuurvisie. De Structuurvisie wordt nu vervangen door de Omgevingsvisie, maar ook daarin is het beleid dat er geen woningen worden toegevoegd in het buitengebied, in dit specifieke geval de Zuidpolder. Hier is in het verleden een duidelijk standpunt over ingenomen door de politiek. Daarnaast zal zowel de Provincie Zuid Holland als LTO Nederland bebouwing in het buitengebied niet ondersteunen. Wel is de mogelijkheid geboden om te bezien of er één woning kan worden gerealiseerd als de huidige bebouwing / kassen worden gesloopt.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

Zienswijze / Reclamant 8: Vereniging oud-Dordrecht

Reclamant vindt dat de cultuurhistorische ambities en duurzaamheidsambitie voor erfgoed erg slap zijn geformuleerd. En dat de ambities zich uitsluitend op behoud en op haalbaarheid en op zeer korte termijn richten. Reclamant stelt dat een visie zich meer zou moeten richten op langere termijn doelen. Er wordt een opsomming gegeven als inspirerende illustratie.

Algemeen

Samenvatting zienswijze: Reclamant vraagt om een hoger ambitieniveau. Het gaat Reclamant niet alleen om behoud maar ook om het herstel van beschadigde teloorgegangene cultuurhistorische, maar ook om het terugbrengen van het historisch weefsel in routes en schaal waardoor contextuele schade aan het nog aanwezige cultuurofgoed wordt weggenomen.

Reactie: De concrete ambities en het beleid van de gemeente komen terug in de Welstandsnota Dordrecht en het Beeldkwaliteitplan Binnenstad Dordrecht. Het klopt dat de Omgevingsvisie grotendeels uit bestaand beleid bestaat. Met de komst van een nieuw instrument, de Omgevingswet, verandert ons beleid niet. Het doel van de Omgevingsvisie is voornamelijk het integreren van beleid op het gebied van de fysieke leefomgeving.

Het ruimtelijk beleid voor de historische binnenstad is verder uitgewerkt in de Welstandsnota Dordrecht en het Beeldkwaliteitplan Binnenstad Dordrecht. Uitgangspunt bij ontwikkelingen is (herstel van) de historische structuur. De Welstandsnota en het Beeldkwaliteitplan Binnenstad horen bij de zogenaamde bruidsschat en blijven voorlopig het toetsingskader voor ontwikkelingen.

Aanpassingen in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Pag. 27

Samenvatting zienswijze: "*Behoud en waar mogelijk versterking van de cultuurhistorische waarden*". Reclamant stelt dat "waar mogelijk" geen visie is en stelt voor om hier volgende zin van te maken: "Behoud en versterking van de cultuurhistorische waarden, het terugbrengen van verloren waarden en het creëren van de juiste context door schade aan het historisch weefsel te herstellen qua schaal en routes".

Reactie: Als er geen ontwikkelingen zijn, kan er ook geen herstel plaats vinden. In het Beeldkwaliteitplan zijn door de gemeente zogenaamde frictiegebieden benoemd, waar de historische structuur is verstoord. Dit zijn met name de Grote Markt en het Otto Dickeplein. Hier ambieert de gemeente verbetering.

Aanpassingen in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Pag. 29

Samenvatting zienswijze: "*Verbeteren ruimtelijke kwaliteit van de Grote Markt en omgeving en het Otto Dickeplein.*" Reclamant vindt het verbeteren van de kwaliteit een slap doel op plekken waar die kwaliteit ver te zoeken is. Reclamant stelt de volgende zin voor: "*Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad door herstel in routes en schaal van het historisch weefsel met name waar dit in de tweede helft van de 20^e eeuw dramatisch is aangetast*".

Reactie: Voor een visie als de Omgevingsvisie is het geformuleerde voldoende. Er zal verdere uitwerking plaatsvinden in de genoemde programma's. Het Beeldkwaliteitplan

Binnenstad is daarbij het kader. De naam van het programma zal specifiek worden geformuleerd.

Aanpassingen in de Omgevingsvisie: Het programma dat geagendeerd staat is van naam veranderd naar: "Verbeteren ruimtelijke kwaliteit en betere inpassing in de historische structuur van de Grote Markt en omgeving en het Otto Dickeplein". Dit is ook in de bijlage overzicht beleid aangepast.

Visie voor de langere termijn

Samenvatting zienswijze: Reclamant stipt aan dat er visie nodig is juist ook voor de langere termijn. Concreet benoemt Reclamant onderstaande punten:

- de zuidflank van de binnenstad aan de Spuiboulevard, bv: sloop voormalig GAK kantoor en terugbrengen van de historische schaal op deze plek
- de historische stadsrand beleefbaar maken met meer cachet dan de huidige Boogjes?
- het beter leesbaar maken van de "poorten", de toegangen waar je de binnenstad binnen gaat; op langere termijn over de hele stadsrand, maar op korte termijn met name: de entree naar Prinsenstraat en kruisingen van de Noordendijk en de Steegoversloot met wat rest van de Spuihaven.
- Op langere termijn: het weer bevaarbaar maken van de Spuihaven van Oude Maas tot Nieuwe Merwede
- Bleijenhoek: herstel in schaal en routes van het oorspronkelijke stadswaefsel
- Bagijnhof e.o.: idem
- Statenplein e.o.: idem

Reactie: De Omgevingsvisie is een document dat in grote lijnen laat zien wat het gewenste beleid is in de fysieke leefomgeving van Dordrecht. Bovenstaande voorbeelden zijn concrete (mogelijke) uitwerkingen hiervan. De omgevingsvisie is niet de plek om zo specifiek te zijn. Dit wordt nader uitgewerkt in programma's en het Omgevingsplan. De gemeente neemt niet in alle gevallen het voortouw, maar stelt wel de ruimtelijke kaders op. Het is niet de ambitie om alles wat niet past in de historische structuur op termijn te vervangen door reconstructies. Uitgangspunt is dat het verleden inspiratie oplevert voor nieuwe ontwikkelingen. Daarbij zal de exacte historische ruimtelijke structuur doorgaans niet worden hersteld.

Aanpassingen in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Spuiboulevard

Samenvatting zienswijze: Reclamant stelt dat de plannen om de Spuiboulevard autoluw te maken en een totaal desolate 'groen' vlakte te creëren, zonder de schaal van de open ruimte wezenlijk aan te pakken, weinig goeds belooft. Reclamant stelt dat het waefsel qua schaal hersteld en ingrijpend verfijnd moet worden. Aanzienlijke verkleining van de buitenruimte maakt ook een kwalitatief hoogwaardiger inrichting mogelijk, zodat die nog enigszins kan concurreren met die van de binnenstad.

Reactie: De Gebiedsvisie Spuiboulevard is reeds vastgesteld (20 september 2018). Dit wordt meer een woongebied en verblijfsgebied door en met groen. Het vormt onder meer de schakel tussen binnenstad en Schil-West. In november-december 2020 heeft het concept stedenbouwkundig plan ter inzage gelegen. Hierin wordt uitgegaan van het verschuiven van de bestaande rooilijn, waardoor de openbare ruimte aan de Spuiboulevard wordt verkleind. Daarbij wordt de Spuiboulevard in de toekomst heringericht tot een parkachtig verblijfsgebied. Wij vertrouwen er op dat met deze ingrepen de nieuwe spuiboulevard in de toekomst een fijn verblijfsgebied zal worden dat een behoorlijke kwaliteit aan de omgeving toevoegt.

Aanpassingen in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Pag. 33 / 103

Samenvatting zienswijze: Reclamant heeft als visie: het autovrij maken van de historische binnenstad (m.u.v. hulpdiensten, verhuizingen e.d.). Reclamant ziet het nu op pagina 103 geformuleerde doel: een "autoluwe binnenstad" waar de auto slechts als gast gedoogd wordt, hooguit als een tussenstation.

Reactie: We zetten in op een autoluwe binnenstad omdat we een compleet autovrije historische binnenstad niet realistisch achten. Er zullen altijd voertuigen bij woningen en bedrijven moeten kunnen komen voor bijvoorbeeld onderhoud, verhuizingen, bestellingen, bevoorrading en het ophalen en brengen van personen die niet goed ter been zijn. Daarnaast zijn er parkeerplaatsen op eigen terrein van bewoners en bedrijven die bereikbaar moeten zijn en moeten hulpdiensten op tijd alle delen van de binnenstad moeten kunnen bereiken.

Met autoluw zetten we in op het zoveel mogelijk beperken van het aantal autobewegingen en het beperken van parkeermogelijkheden op straat om daarmee een autovrije binnenstad zo dicht mogelijk te benaderen. Hierbij gaan we behoedzaam te werk. Er zijn bewoners en ondernemers die autoluw al te ver vinden gaan. Uitgangspunt is dus dat de auto te gast is en dat het langzaam verkeer, met name voetgangers leidend zijn.

Aanpassingen in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Pag. 39 (en elders)

Samenvatting zienswijze: Reclamant stelt dat 'het beperken van goederenvervoer door de stad' veel te berustend is. Reclamant verzoekt het als volgt te formuleren: "Het doel is een bebouwde kom zonder overlast gevend en gevaarlijk goederentransport".

Reactie: Het doel voor de korte termijn is het beperken van de overlast en het veiliger maken van zowel het transport als de omgeving. De spoorlijn door Dordrecht is een belangrijke schakel in het spoorwagennet waarover ook (gevaarlijke-)goederen richting België en zuid oost Nederland worden vervoerd. Dit transport zal de komende 10 jaar, bij gebrek aan alternatieve routes, niet verminderen. In hoofdstuk 4 "De systemen in Dordrecht" is de wijze waarop we dit doen beschreven. Het transport van (gevaarlijke-)goederen geheel uitbannen is een kwestie van lange adem en gaat gepaard met zeer hoge kosten. Het is echter wel ons streven om dit gerealiseerd te krijgen. Een bypass voor het goederen transport staat in Dordrecht echter niet op de Rijks agenda. Wij zien het verbeteren van veiligheid door het creëren van nieuwe routes (blz 39) als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk en lagere overheden. Als gemeente zullen wij met een krachtige lobby proberen de door ons gewenste bypass op de agenda van het Rijk te krijgen. Zelf zullen we hierop anticiperen door ruimte voor een bypass te reserveren (blz 20).

Aanpassingen in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Pag. 49 Verduurzaming

Samenvatting zienswijze: Reclamant stelt dat beleid op verduurzaming van het erfgoed in het geheel ontbreekt in de Omgevingsvisie. Reclamant vindt het een schande dat de hele binnenstad m.b.t. de energietransitie expliciet in de wachtkamer wordt gezet wachtend op innovaties (pag. 106).

Reclamant pleit ervoor dat erfgoed uit haar aard juist de langste toekomst heeft en daarom energiezuinig en verduurzaam moet worden.

Reclamant stelt deze visie voor: de gemeente stimuleert en ondersteunt isoleren van erfgoed tot op hoog niveau en verbiedt het alleen waar uitzonderlijke monumentale waarden in het geding zijn.

Reactie: Verduurzaming van het Erfgoed is al in volle gang. Veel eigenaren verduurzamen hun bezit. Hier zijn ook subsidiemogelijkheden voor, zowel bij het Rijk als bij de Gemeente. In beschermd stadsgezicht is het beleid m.b.t. zonnepanelen terughoudend: deze zijn toegestaan, maar moeten niet het dakenlandschap gaan bepalen. Voor zover mogelijk wordt de binnenstad uiteraard zoveel mogelijk meegenomen in de energietransitie. Het respect voor de historische structuur en het erfgoed is er o.a. oorzaak van dat veel panden in de historische binnenstad pas laat op de riolering zijn aangesloten en dat er innovatieve oplossingen zijn en worden gezocht voor overstromingen.

De binnenstad wordt niet in de wacht gezet voor de energietransitie, maar er zijn op dit moment geen goede opties voor een alternatieve warmtevoorziening (warmtenet kan niet vanwege de ondergrond, warmtepompen kunnen niet i.v.m. monumentale karakter van veel panden). Energiebesparing kan altijd en is een pijnloze maatregel. Daarom wordt deze ook expliciet genoemd op pagina 53. Dit geldt voor alle bestaande bouw in de gemeente. Voor monumentale panden gelden alleen wel aanvullende eisen en is maatwerk nodig. In de Transitievisie Warmte wordt als belangrijk uitgangspunt opgenomen dat we voortvarend aan de slag gaan met isolatie en andere vormen van energiebesparing.

Aanpassingen in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Pag. 99: 5.1 Centrum "trekpleister voor toerisme"

Samenvatting zienswijze: Reclamant ziet graag een visie op de beoogde kwaliteit van de toeristen in de binnenstad: een duidelijke focus op toeristen geïnteresseerd in cultuurhistorie, die als draagvlak dienen voor het behoud van ons erfgoed en de bewoonbaarheid van het centrum.

Reactie: In Dordrecht zijn alle toeristen of anders geïnteresseerden welkom.

Aanpassingen in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Pag. 99 en 107

Samenvatting zienswijze: Binnenstad, Schil en Stadswerven vormen samen Centrum, maar zijn volgens Reclamant heel verschillend van aard. Schil en Stadswerven hebben volgens Reclamant meer gemeen met andere woonwijken dan met de Binnenstad. Het formuleren van één visie voor die gebieden samen kan alleen in nietszeggende algemeenheden. Reclamant ziet graag aparte specifieke visies. Reclamant vindt de indeling verwarrend. Reclamant stelt dat Binnenstad + Schil samen het Centrumgebied vormen, en met Stadswerven erbij heet het Centraal.

Reactie: In de Omgevingsvisie is Dordrecht ingedeeld in een aantal gebieden, waaronder het Centrum. Binnen al deze gebieden is ook weer onderscheid mogelijk. Denk bijvoorbeeld ook aan de diversiteit tussen en binnen woonwijken. In de huidige Omgevingsvisie is gekozen om de Binnenstad, de Schil en Stadswerven als één gebied te zien, waarin bijvoorbeeld de voorzieningen en cultuur van Dordrecht een belangrijke rol spelen. Eén van de uitwerkingen van de Omgevingsvisie betreft het omschrijven van de verschillende karakters van de gebieden in en rondom het centrum om vervolgens naar passende mixen aan functies binnen de verschillende gebieden in en rondom het centrum te streven. Hierin zal bijvoorbeeld onderscheid gemaakt worden in gebieden.

Onderscheid wordt ook gemaakt in de andere ruimtelijke kaders zoals bestemmingsplannen, welstandsnota, beeldkwaliteitplannen. Alle onderdeel van de bruidsschat.

Aanpassingen in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Pag. 100

Samenvatting zienswijze: Reclamant verzoekt om na "In het kernwinkelgebied moet het wonen niet domineren" de volgende zin toe te voegen: "In de rest van de Binnenstad, Schil en Stadswerven is wonen juist wél dominant".

Reactie: Dit is een uitwerking van de Omgevingsvisie, zie de reactie hiervoor. In Stadswerven is wonen maar in een deel dominant. In de Schil is wonen ook niet overal dominant. In de binnenstad is naast wonen, ook buiten het kernwinkelgebied, ook ruimte voor andere functies. Zie bestemmingplannen!

Aanpassingen in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Pag. 101 Cultuurhistorie

Samenvatting zienswijze: "We behouden en versterken waar mogelijk de kenmerkende historische structuren en maken deze waar mogelijk zichtbaarder". Reclamant vindt "waar mogelijk" slap. Reclamant stelt voor naast behoud en versterken ook het herstel van het historisch weefsel qua routes en schaal op te nemen.

"Verder zetten we in op het (gedeeltelijk) herstellen van oude structuren, bijvoorbeeld op de locaties als Grote Markt en Otto Dickeplein." Reclamant stelt voor "inzetten op (gedeeltelijk)" weg te laten en te vervangen door: "herstellen van het historisch weefsel naar routes en schaal".

Reactie: Het streven bij herontwikkeling is inpassing in de historische schaal en maat van Dordrecht, niet reconstructie.

Aanpassingen in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Pag. 103

Samenvatting zienswijze: *"De ruimte voor de auto in de historische binnenstad is beperkt. Dat betekent dat het centrum autoluw is. Nog wel toegankelijk voor bewoners"* Reclamant betoogt dat de visie zou moeten zijn dat de historische binnenstad autovrij zou moeten zijn op de langere termijn. En dat beperkte toegankelijkheid een tussenstation is.

Reactie: Zie antwoord bij de vraag over pagina 33.

Aanpassingen in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Pag. 105 Klimaatbestendig

Samenvatting zienswijze: Reclamant stelt voor dat de gemeente zelf als visie zou moeten hebben ingrijpend te vergroenen door ambitieuze doelen te stellen in alle stadsdelen.

Reactie: Vergroenen komt op meerdere plekken terug in de Omgevingsvisie. Zo komt het terug in het groenblauwe systeem waar staat dat de gemeente burgers en scholen stimuleert om bij te dragen aan het vergroenen van de stad en het beschermen en behouden van biodiversiteit.

In de woonwijken staat het volgende opgenomen: "In de woonwijken moeten we bewoners activeren om hun tuin te vergroenen en schaduwrijke plekken te creëren. We gaan op zoek naar mogelijkheden in het openbare terrein voor extra waterberging en verkoelende maatregelen en we willen een betere doorstroming van oppervlaktewater bevorderen. Dit allemaal om hittestress aan te pakken en de waterkwaliteit te verhogen". Daarnaast agendeert de Omgevingsvisie de actie/ het programma om groene tuinen te stimuleren.

Ook in de Spoorzone geven we aan dat de openbare ruimte zich richt op verblijf, spelen, bewegen, ontmoeting en vergroening.

In de Omgevingsvisie staan 7 doelen centraal. Onder meer 'Dordrecht is in 2035 klimaatbestendig' en 'in 2050 energieneutraal'. Verder staat onder doel 3 Gezonde stad onder meer: "*Een openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen, spelen, elkaar ontmoeten en het groen beleven, draagt bij aan de gezondheid van onze inwoners en voorkomt sociaal isolement*". Ook wordt in de Omgevingsvisie de 5% norm genoemd die gereserveerd wordt bij nieuwe projecten en herontwikkelingen ten behoeve van speel, sport, beweeg en verblijfsplekken. De uitwerking hiervan volgt in een programma net als een nadere uitwerking volgt van het programma groen-blauw.

Daarnaast staat in de Omgevingsvisie dat de gemeente kaders kan opnemen in het Omgevingsplan. Daarmee waarborgt die Omgevingsvisie de uitvoering van de ambities. Te denken valt hierbij aan een groennorm op te nemen in het Omgevingsplan. Dit gaan we doen in een groenblauw programma, wat als deel van de uitwerking gaat werken van het geformuleerde doel in de omgevingsvisie: Dordrecht is in 2035 klimaatadaptief.

Aanpassingen in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Pag. 136

Samenvatting zienswijze: Reclamant wijst op de spelling. Het zou moeten zijn: "De" Essenhof en "Het" landgoed Dordtwijk in plaats van andersom.

Reactie: Klopt het staat verkeerd gespeld op pagina 150.

Aanpassingen in de Omgevingsvisie: Beide aanpassingen op pagina 150 zijn doorgevoerd.

Zienswijze / Reclamant 9: Stichting DE STAD

Reclamant brengt een aantal punten onder de aandacht om een bijdrage te leveren aan de toekomstige kwaliteit van de leefomgeving.

Onderscheidend Dordrecht

Samenvatting zienswijze: Reclamant vindt de Omgevingsvisie compleet en uitgebalanceerd, maar nog weinig uitgesproken of onderscheidend. Reclamant vraagt zich af waarop Dordrecht zich echt gaat onderscheiden en stelt voor om keuzes te durven maken en dit krachtiger in de Omgevingsvisie terug te laten komen, zoals 'Dordrecht wonen in groen en water' of 'Dordrecht historisch en innovatief'.

Reactie: De Omgevingsvisie 1.0 is een eerste versie van het integreren van al het beleid op het gebied van de fysieke leefomgeving. In volgende versies / herzieningen zal wellicht een meer uitgesproken karakter getoond worden. Tegelijkertijd is het een Omgevingsvisie op hoofdlijnen en willen we ruimte houden om hier invulling aan te geven in uitwerkingen. Onderscheidend is overigens dat er 7 doelen / randvoorwaarden gesteld zijn waaraan alle ruimtelijke ontwikkelingen aan moeten voldoen. Deze doelen lijken wellicht algemeen maar worden wel specifiek voor Dordrecht uitgewerkt in programma's. Het programma Groen blauw is hier een goed voorbeeld van. Net als het benoemen van de Dordwijkzone als separaat gebied. De voorgestelde karakteristieken zitten in de zeven doelen besloten. In de subdoelen van Aantrekkelijke Stad "behoud en waar mogelijk versterking van de cultuurhistorische waarden" en het "behoud van het groenblauwe karakter" zit 'Dordrecht wonen in groen en water' en 'Dordrecht historisch'.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Groeien én kwaliteit

Samenvatting zienswijze: Reclamant ziet dat groeien de hoofdpoging is. Reclamant stelt de vraag hoe Dordrecht dit koppelt aan de geschetste kwaliteitsgroei zoals kwalitatieve openbare ruimte, mobiliteit, groen-blauw netwerk, klimaat en energie. Meer concreet stelt Reclamant de vraag wat bijvoorbeeld de top 5 sleutelprojecten zijn waar groei en kwaliteit elkaar versterken?

Reactie: Groeien is de hoofdpoging, maar in de Omgevingsvisie stellen we ook 7 doelen centraal. Deze 7 doelen zijn kwalitatief van aard en sluiten aan op de voorbeelden van Reclamant. Deze doelen functioneren ook als randvoorwaarden voor ruimtelijke ontwikkelingen en dus de groei. Op deze manier wordt de koppeling gemaakt. Dat moet in de toekomst dus voor alle projecten gelden, maar is nu al te zien in het bestemmingsplan Amstelwijck, waar bijvoorbeeld harde percentages voor groen en/of water zijn meegegeven. Passend bij de Omgevingswet concretiseren we deze ambities in het toekomstige Omgevingsplan.

In de beoordeling op de impact op de fysieke leefomgeving (bijlage 2) is juist de impact van de hoofdpogingen op de doelen onderzocht. Voor sleutelprojecten zijn aandachtspunten benoemd die de doelen moeten waarborgen.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Groeien en stedelijk groen

Samenvatting zienswijze: Reclamant stelt dat bij de ontwikkeling van 10.000 woningen bestaand groen grotendeels verloren gaat en vraagt om aandacht voor stedelijk groen. Volgens Reclamant komt dit punt niet concreet terug bij Doel 3 'Gezonde Stad' of in de

vorm van een programma (groenblauw programma gaat m.n. over beheer). Reclamant vraagt hoe evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving geborgd is?

Reactie: Doel 3 in de Omgevingsvisie betreft de 'Gezonde stad'. Dit is vanuit de omgevingswet een nieuw aspect dat integraal wordt meegewogen als randvoorwaarde voor ontwikkelingen in Dordrecht in de fysieke leefomgeving. Zo staat onder doel 3 Gezonde stad onder meer: "*Een openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen, spelen, elkaar ontmoeten en het groen beleven, draagt bij aan de gezondheid van onze inwoners en voorkomt sociaal isolement*". Ook wordt in de Omgevingsvisie de 5% norm genoemd die gereserveerd wordt bij nieuwe projecten en herontwikkelingen ten behoeve van speel, sport, beweeg en verblijfsplekken. De uitwerking hiervan volgt in een programma net als een nadere uitwerking volgt van het programma Groen-blauw. Het Groenblauwe programma gaat ook over samenhangend en functioneel groen en gaat dus over meer dan alleen beheer.

Daarnaast staat in de Omgevingsvisie dat de gemeente kaders kan opnemen in het Omgevingsplan. Daarmee waarborgt dit de uitvoering van de ambities. Er is een groeiambitie, maar ook een kwaliteitsambitie, die met strakke klimaatbestendigheds- en gezondheidsambities en normen wordt geconcretiseerd. Te denken valt hierbij aan een groennorm op te nemen in het Omgevingsplan.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: Bij doel 3 de Gezonde stad zijn onder subdoel 'Bewoners verleiden tot meer bewegen, gezond gedrag en veilige sociale interactie' de volgende zinnen toegevoegd: "Te denken valt hierbij onder meer aan kwalitatief goed ontwikkeld openbaar groen. Dit heeft een positieve invloed op de volksgezondheid. Denk hierbij onder meer aan de mogelijkheid in dit groen te ontspannen of hittestress tegen te gaan. Hier is ook een link te vinden met de doelen 'klimaatbestendige en biodiverse stad'".

Reizen per spoor

Samenvatting zienswijze: Reclamant vraagt zich af hoe de woningbouwopgave/groeiagenda gekoppeld is aan het realiseren van hoog frequent openbaar vervoer (zoals met Light Rail tussen Rotterdam en Dordrecht met nieuwe haltes bij Leerpark/Gezondheidspark en Amstelwijck)? Daarnaast vraagt Reclamant wat het idee is als dit hoog frequent openbaar vervoer niet haalbaar blijkt?

Reactie: De redenering achter en onderbouwing van investeringen in de gehele lijn van Leiden – Dordrecht naar een hoog frequente verbinding is, dat het OV op dit traject zonder extra investeringen sowieso vast gaat lopen rond 2030 (autonome ontwikkeling). De extra woningen binnenstedelijk rondom deze spoorlijn maken de investeringen alleen maar meer noodzakelijk.

Nadenken over alternatieven is op dit moment nog niet aan de orde vanwege de afspraak met het Rijk tot besluitvorming dezer jaren over investeringsvoorstellen naar hoog-frequent spoor en gebiedsontwikkelingen tussen Leiden en Dordrecht. Mocht de voorgestelde investering om een of andere reden niet/anders uitvallen dan zullen alternatieven eerder aan de orde zijn in een volgende versie van de Omgevingsvisie.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Integraal beeld

Samenvatting zienswijze: Samenvattend mist Reclamant een integraal beeld van alle verschillende opgaven en doelen. Om dit samen te binden stelt Reclamant voor een grote kaart te maken die inzicht geeft in de toekomst van de stad, hoe opgaven samenkomen en wat prioriteit heeft.

Reactie: Dit is onmogelijk in een kaart te vatten. En valt juist uiteen in onder meer een KOR, een Welstandnota en een programma GroenBlauw. Sommige doelen zijn nou eenmaal te abstract en krijgen uitwerking in bijvoorbeeld een programma. Voorbeeld: 'Dordrecht is in 2050 energieneutraal'. Dat wordt uitgewerkt in isolatie van woningen, wellicht uitbreiding van het warmtenet, een extra windmolen of zonnepark en/of oplaadpunten voor elektrisch vervoer. Dat zetten we niet op een kaart, maar werken we uit in verschillende programma's.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Zienswijze / Reclamant 10: Stichting Woonbron

Reclamant heeft met meerdere gemeenten te maken en heeft daarom een kader opgesteld met tien thema's waar zij een antwoord op willen hebben. Op deze wijze heeft ook Reclamant houvast aan de Omgevingsvisie bij het bepalen van haar eigen beleid

Reactie: Bedankt dat jullie een dergelijk format hebben opgesteld om te gebruiken bij de zienswijzen. Wij vinden het prettig dat u zich herkent in deze aspecten van de Omgevingsvisie en waarderen uw inhoudelijke reactie.

Thema 1: *De omgevingsvisie moet borgen dat de woonfunctie in de woonwijken optimaal vorm krijgt dan wel behoudt en dat de woonfunctie in wijken met een andere profilering mogelijk blijft.*

Samenvatting zienswijze: Reclamant vindt dat de in voldoende mate borgt dat de woonfunctie aanwezig blijft dan wel geoptimaliseerd kan worden in de buurten en wijken waar Reclamant woningbezit heeft. Op dit punt behoeft de omgevingsvisie geen aanpassingen.

Reactie: Hartelijk dank.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Thema 2: *In de wijken waar Reclamant woningen heeft, entameert de omgevingsvisie geen ontwikkelingen die de woonfunctie, en daardoor de waarde, negatief beïnvloeden. In het bijzonder gaat het daarbij om ontwikkelingen die de veiligheid van wijken, de gezondheid, de aanwezigheid en kwaliteit van voorzieningen (kunnen) aantasten.*

Samenvatting zienswijze: Reclamant vraagt aandacht voor een complex waarin Reclamant veel huurders die maatschappelijke aandacht nodig hebben huisvest. Reclamant wijst er op dat wanneer dit complex meegenomen moet worden in de ontwikkeling van het Huis van de Stad en Regio, ook een bevredigende oplossing gevonden moet worden voor de huisvesting van deze doelgroep.

Reactie: In 2020 is een prijsvraagprocedure voor een architectenselectie doorlopen. Het Zweedse Smidt Hammer Lassen is als winnaar uit de bus gekomen. In 2021 zal dit bureau het structuurontwerp uitwerken tot een Definitief ontwerp. Daarbij is uiteraard een goede afstemming met de omliggende gebouwen van belang. Wij zullen tijdig in het ontwerpproces contact met u opnemen voor de afstemming hierover.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Thema 3: *In de nabije omgeving van de woonwijken waar Reclamant woningen heeft, houdt de omgevingsvisie geen situaties in stand en/of entameert de omgevingsvisie geen nieuwe ontwikkelingen die de woonwijkstatus ondergraven en de wijken als woonwijk minder aantrekkelijk maken. In het bijzonder gaat het daarbij om overlast gevende bedrijfsactiviteiten en overlast gevende infrastructuur.*

Samenvatting zienswijze: Reclamant merkt op dat de Omgevingsvisie geen uitweg biedt voor milieubelastende omgevingsfactoren in wijken van woningbezit van Reclamant, waardoor (delen van) deze wijken als woonwijk minder aantrekkelijk zijn en zullen blijven. Dit geldt volgens Reclamant in het bijzonder voor Wielwijk waar nu al sprake is van een stapeling van factoren (geluid, fijnstof, vervoer gevaarlijke stoffen). Het moeten

reserveren van een deel van die wijk voor eventuele toekomstige verbreding van de A16, leidt zelfs tot aanmerkelijke verslechtering.

Voor Reclamant is deze reservering van negatieve invloed op de waarde van hun portefeuille in Wielwijk.

Daarnaast stelt Reclamant dat in het exploitatieperspectief van een aantal goede woningen dicht bij de A16 nu al rekening gehouden moet worden met vroegtijdige sloop. Ook de ontwikkeling van nieuwbouw in deze herstructureringswijk wordt met dit vooruitzicht volgens Reclamant verder bemoeilijkt. Reclamant brengt in dit kader in herinnering dat in het verleden woningen gesloopt zijn vanwege hun ligging naast de A16. Het waardeverlies dat hiermee gepaard ging heeft Reclamant indertijd genomen in de verwachting dat een beperkt aantal koopwoningen teruggebouwd zou kunnen worden. Het is volgens Reclamant twijfelachtig of dit ooit nog gaat lukken.

De ligging van de A16 en zijn breedte zijn historisch gegroeid. Achteraf gezien mag Dordrecht daar volgens Reclamant echter ongelukkig mee zijn want het overgrote deel van het verkeer is geen bestemmingsverkeer maar passerend verkeer. Reclamant verzoekt om in de Omgevingsvisie de voorwaarde op te nemen dat de eventuele verbreding van de A16 gepaard moet gaan met verdieping en ondertunneling. Reclamant trekt graag met de gemeente op in een lobby hiervoor.

Reactie: Er zijn op dit moment geen studies of plannen bij Rijkswaterstaat om de A16 ter hoogte van Wielwijk te verbreden. Als verbreding aan de orde komt, dan delen wij de inzet om de overlast tot een minimum te beperken en maken wij graag gebruik van uw aanbod om te helpen bij de lobby voor een zorgvuldige ruimtelijke inpassing.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: n.v.t

Thema 4: *In de wijken waar Reclamant woningen heeft en in de nabije omgeving daarvan entameert de omgevingsvisie juist wel ontwikkelingen die de wijken aantrekkelijk(er) maken voor een brede(re) doelgroep, waaronder ook de doelgroep van het volkshuisvestingsbeleid. In het bijzonder gaat het daarbij om ontwikkelingen die leiden tot gedifferentieerde, duurzame, klimaatbestendige, veilige en gezonde woonmilieus, waaronder nieuwbouwlocaties. Het terugbrengen van de parkeerbehoefte is daarin een essentieel onderdeel.*

Samenvatting zienswijze: Reclamant vindt dat de Omgevingsvisie in voldoende mate borgt dat er *in* de wijken waar Reclamant bezit heeft ontwikkelingen kunnen plaatsvinden die de wijken aantrekkelijk(er) maken voor een brede(re) doelgroep. Echter vindt Reclamant het terugbrengen van de parkeerbehoefte een onderdeel dat meer aandacht zou kunnen krijgen in de Omgevingsvisie.

Reactie: Voor het terugbrengen van de parkeerbehoefte heeft de gemeente Dordrecht in 2019 nieuwe lagere en flexibele parkeernormen vastgesteld, waarbij extra verlaging (reductiefactoren) mogelijk is indien er OV en Fiets van voldoende kwaliteit aanwezig is of in geïnvesteerd gaat worden. Ook andere mobiliteitsoplossing als MAAS, Deelmobiliteit of het in de woningbouwontwikkeling /woonconcept verankeren van een mobiliteitsplan kan tot de verlaging van de parkeernormen leiden. Als dit niet het geval is zal geen reductie op de parkeernormen worden toegepast. Aanvullend hierop heeft door de gemeente Dordrecht in overleg met Woonbron en Trivire bijstelling van de parkeernormen in neerwaartse zin plaatsgevonden voor sociale woningbouw. Deze aanpassing is doorvertaald in de beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten die in juni 2020 zijn gepubliceerd.

Uw opmerking om het autogebruik onaantrekkelijk te maken heeft zeker onze aandacht, zoals ook is opgenomen in het coalitieakkoord 2018-2022 van de gemeente Dordrecht om te komen tot een verdere tariefdifferentiatie van de parkeertarieven. Hier worden

momenteel voorstellen voor uitgewerkt. Ook doen we in de gemeente Dordrecht regelmatig parkeeronderzoek om te monitoren hoe zich de bezettingsgraden voor het parkeren zich ontwikkelen om tijdig hierop te kunnen bijsturen, zodat dit in balans is.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Thema 5: *De omgevingsvisie zet, met gedifferentieerde woonmilieus en met onderwijs- en werkgelegenheidsstructuren, in op een aantrekkelijke, complete en inclusieve stad waar voldoende diverse woon-, leer- en werkgelegenheid is voor allen die nodig zijn voor het volwaardig functioneren van de stad; van jong tot oud, van arm tot rijk, van doeners tot denkers, et cetera. Een bestendige doelgroep van het volkshuisvestingsbeleid maakt daar wezenlijk onderdeel van uit.*

Samenvatting zienswijze: Reclamant stipt aan dat er voor Dordrecht kansen zijn om de gewenste banengroei te verbinden aan de huurders van Reclamant in met name Wielwijk, Crabbefhof en Krispijn die op loop- en fietsafstand van de nieuwe werkgelegenheid wonen. Op basis van dit punt behoeft de omgevingsvisie wat Reclamant betreft geen aanpassingen.

Reactie: Wij vinden het prettig dat u zich herkent in deze aspecten van de Omgevingsvisie en waarderen uw inhoudelijke reactie.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Thema 6: *Mogelijkheden tot sociaal contact: op het niveau van gebouwen, straten, buurten, wijken en de stad is een sociale infrastructuur en een welzijnsinfrastructuur aanwezig die het voor individuen mogelijk maakt om volwaardig maatschappelijk te participeren. Reclamant verwacht dat de omgevingsvisie schetst hoe die infrastructuur wordt vormgegeven en welke rol daarin onder andere is weggelegd voor de woningcorporaties.*

Samenvatting zienswijze: Reclamant benoemt dat de Omgevingsvisie 1.0 generiek in alle woonwijken kiest voor een beleidslijn waarbij bewoners zelf in eerste instantie zijn aangewezen om de leefbaarheid in hun wijk of buurt goed te houden. Reclamant vraagt zich af of, in wijken die zwak of onvoldoende scoren op de Leefbarometer, bewoners zonder specifieke aandacht en ondersteuning deze rol waar kunnen maken. Reclamant benoemt een aantal specifieke situaties waar de bevolking beperkingen ondervindt bij het opbouwen en onderhouden van sociale contacten. Reclamant vindt dat het besef dat er zulke grote (sociale) verschillen bestaan tussen buurten onvoldoende door klinkt in de Omgevingsvisie met als risico dat er sociale en fysieke achterstanden blijven bestaan in buurten en wijken met te weinig zelforganiserend vermogen onder de bewoners. Reclamant ziet dit omgevingsaspect in de Omgevingsvisie 2.0, de sociale verschillen tussen buurten en wijken, graag nader uitgelicht. Reclamant denkt graag mee met de gemeente en ziet verbanden tussen gemeente, woningcorporaties, zorg-, onderwijs- en welzijnsinstellingen, politie, kerken en bewoners. Het coalitieakkoord 2018- 2022, waarin het besef doorklinkt dat niet iedere Dordtenaar in het sociale domein dezelfde kansen en mogelijkheden heeft, biedt hiervoor volgens Reclamant een goede basis.

Reactie: We zijn het ermee eens dat de fysieke leefomgeving een ondersteunende rol kan hebben aan de sociale infrastructuur en de welzijnsinfrastructuur. In de Omgevingsvisie gaat het om de fysieke leefomgeving. Waar de mogelijkheden er zijn te faciliteren in sociale aspecten, zoals ontmoetingsruimten wordt dit aangestipt in de Omgevingsvisie. Sociale initiatieven en het bevorderen van zelforganiserend vermogen passen echter niet in de Omgevingsvisie.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: Op pagina 39 onder het doel 'Dordrecht is een gezonde stad' en onder het subdoel 'Bewoners verleiden tot meer bewegen, gezond gedrag en veilige sociale interactie' is de volgende zin toegevoegd: "De fysieke leefomgeving is hierbij ook ondersteunend aan de sociale infrastructuur en de welzijnsinfrastructuur".

Thema 7: *Mogelijkheden tot leren: op het niveau van buurten, wijken en de stad is een infrastructuur aanwezig die het, in brede zin, voor individuen mogelijk maakt om (bij) te leren. Het gaat daarbij niet alleen om scholen maar ook om laagdrempelige bibliotheekvoorzieningen, gratis internet, taalles, et cetera. Wij verwachten dat de omgevingsvisie schetst hoe die leerinfrastructuur wordt vormgegeven en welk profijt bewoners daarvan kunnen hebben, ook de bewoners van onze woningen.*

Samenvatting zienswijze: Op het terrein van leren heeft Dordrecht een goede infrastructuur die, door de verspreide ligging, goed bereikbaar en toegankelijk is, ook voor bewoners van Reclamant. De komst van HBO-opleidingen op het Leerpark maakt Dordrecht West aantrekkelijker als woonplek voor gezinnen met opgroeiende kinderen. Op dit punt behoeft de omgevingsvisie volgens Reclamant geen aanpassingen.

Reactie: Wij vinden het prettig dat u zich herkent in deze aspecten van de Omgevingsvisie en waarderen uw inhoudelijke reactie.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Thema 8: *Mogelijkheden tot werken: er is in de stad een gevarieerde, goed bereikbare economische infrastructuur aanwezig die het voor alle lagen van de beroepsbevolking, van laag- tot hooggeschoold, mogelijk maakt om door arbeid in een inkomen te voorzien. Wij verwachten dat de omgevingsvisie schetst hoe die economische infrastructuur wordt vormgegeven en toekomstbestendig wordt gemaakt, ook voor bewoners van onze woningen.*

Samenvatting zienswijze: Reclamant stelt dat ook voor haar bewoners, die overwegend op MBO niveau opgeleid zijn, de economische infrastructuur uit de Omgevingsvisie voldoende kansen biedt. Op dit punt behoeft de Omgevingsvisie voor Reclamant geen aanpassingen.

Reactie: Wij vinden het prettig dat u zich herkent in deze aspecten van de Omgevingsvisie en waarderen uw inhoudelijke reactie.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Thema 9: *Mogelijkheden tot recreëren: op het niveau van straten, buurten, wijken en de stad is er een laagdrempelige, goed bereikbare recreatieve infrastructuur aanwezig die het voor individuen mogelijk maakt om te spelen, te sporten, te ontspannen, te genieten van natuur en bij te dragen aan de cultuur van buurten, wijken en de stad. Wij verwachten dat de omgevingsvisie schetst hoe die recreatieve infrastructuur wordt vormgegeven en voor iedereen toegankelijk wordt gemaakt, ook in de straten, buurten en wijken waar onze woningen staan.*

Samenvatting zienswijze: In de Omgevingsvisie ligt volgens Reclamant veel nadruk op groen en op langzaam vervoer. Daarmee wordt volgens Reclamant voorbij gegaan aan recreatie van groepen in de samenleving die andere behoeften hebben. Een aantal voorbeelden die Reclamant benoemt: plekken voor jongeren om te chillen of te skaten, groepen die niet meer kunnen fietsen, de rol van pleinen, trapveldjes en andere

openbare ontmoetingsruimtes. Dit krijgt volgens Reclamant alleen nadere aandacht in het Centrum. Reclamant verzoekt of in de Omgevingsvisie 2.0 een bredere kijk op recreatie gegeven kan worden met aandacht voor de recreatiebehoefte van verschillende bevolkingsgroepen en, in de woonwijken, voor de verbinding tussen recreëren en wonen.

Reactie: Net als in de 1.0 versie van de Omgevingsvisie zal er in de 2.0 versie aandacht worden besteed aan groen, bewegen en recreatie, zo lang het om de fysieke leefomgeving gaat.

In de Omgevingsvisie komt op meerdere plekken de rol van ontmoeten en bewegen terug. Onder meer onder doel 3 de Gezonde Stad staat als subdoel: Bewoners verleiden tot meer bewegen, gezond gedrag en veilige sociale interactie. Letterlijk staat er de zin: "Een openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen, spelen, elkaar ontmoeten en het groen beleven, draagt bij aan de gezondheid van onze inwoners en voorkomt sociaal isolement". Dit geldt voor heel Dordrecht en dit geldt voor alle doelgroepen, dus ook voor jongeren.

Ook in de Dordwijkzone wordt ingegaan op hetgeen Reclamant benoemt. Zo staat er in 5.6: "Verder kunnen we met het plaatsen van picknicktafels en een kinderboerderij in het park meer nieuwe functies introduceren om het recreëren en ontmoeten te bevorderen. Kort gesteld moeten we de sportvelden meer openbaar en de openbare ruimte sportiever inrichten en er moeten mogelijkheden zijn om elkaar te ontmoeten. Dit wordt in het Programma Sportparken uitgewerkt.

Daarnaast komt met name in het Poldergebied de functie recreatie op meerdere manieren specifiek terug. In de woonwijken is het palet aan recreatieve voorzieningen heel breed. Er staat letterlijk: "Het gaat binnen de woonwijken om binnenstedelijke groene en recreatieve voorzieningen".

Aanpassing in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Thema 10: *Mogelijkheden tot consumeren: op het niveau van wijken en de stad is er een gevarieerde, goed bereikbare infrastructuur aanwezig die het voor alle lagen van de bevolking mogelijk maakt om te winkelen, uit te gaan en van cultuur te genieten. Wij verwachten dat de omgevingsvisie schetst hoe die consumptieve infrastructuur wordt vormgegeven en voor iedereen bereikbaar wordt gemaakt, ook voor bewoners van onze woningen.*

Samenvatting zienswijze: Uit de omgevingsvisie blijkt dat er op het niveau van wijken en de stad een gevarieerde, goed bereikbare infrastructuur aanwezig is die het voor alle lagen van de bevolking mogelijk maakt om te winkelen, uit te gaan en van cultuur te genieten. Het onderscheid dat daarbij gemaakt wordt tussen centrum en Energiehuis, de werkgebieden en de woonwijken is helder en logisch, ook waar het gaat om consumptieve functies die in de woonwijken niet gewenst zijn. Op dit punt behoeft de omgevingsvisie wat ons betreft geen aanpassingen.

Reactie: Wij vinden het prettig dat u zich herkent in deze aspecten van de Omgevingsvisie en waarderen uw inhoudelijke reactie.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: n.v.t.

Zienswijze / Reclamant 11

Reclamant 11 wil ingaan op het onderdeel kernwinkelgebied, zoals behandeld in 5.1 Centrum. De zinsnede "De functie van het kernwinkelgebied van de binnenstad transformeert van (voornamelijk) winkelen naar een gebied om te beleven, ontmoeten en ontspannen" is reclamant uit het hart gegrepen.

Lelijke entree naar mooie binnenstad

Samenvatting zienswijze: Reclamant 11 stelt dat de binnenstad voor een groot deel een prettige mix van woningen, bedrijven en voorzieningen kent. Een grote uitzondering is volgens Reclamant het kernwinkelgebied en met name de "klont" Joh. De Wittstraat, Bagijnhof, Achterom, Sarisgang, Statenplein. Het is monofunctioneel ingericht, kent weinig kwaliteit en duidt niet op de schoonheid van het verdere gebied. Een aantal aanvullende voorbeelden die reclamant noemt zijn het niet toevoegen van grote spelers die het straatbeeld in negatieve zin gaan domineren en het invullen van lege panden door meer variatie in functies toe te voegen.

Reactie: Wij danken u voor uw betrokkenheid bij de gemeente en met name het centrum. Door het indienen van een zienswijze kan gewerkt worden aan een (nog) sterkere en een breed gedragen visie. Aantrekkelijke entrees, multifunctionaliteit en kwaliteit zijn ook voor de gemeente belangrijke doelstellingen. Allereerst blijft het lastig om voor iedereen een "mooi" centrum te maken. Zoals in de Omgevingsvisie ook geformuleerd, is het aantrekkelijker maken van het centrum één van onze speerpunten. Daar horen aantrekkelijke entrees zeker bij! Zoals ook omschreven gaan we dit verder uitwerken in een ontwikkelplan voor het centrum. Hierin willen we op zoek gaan naar een juiste mix van functies per deelgebied. Lastig is dat we als gemeente niet zelf altijd invloed hebben op ontwikkelingen. Zo zijn de lege, vervallen panden voor iedereen een doorn in het oog, maar is het vooral aan de eigenaar om hier iets aan te doen. Als gemeente willen we voor onder andere dit gebied werken aan meer multifunctionaliteit, maar dat heeft naast tijd ook verandering van de mindset van de eigenaren en gebruikers nodig. De gemeente is daarbij één van de partijen. We gaan enerzijds het karakter voor verschillende gebieden in kaart brengen en anderzijds kijken welke (mix) functies daarbij horen. De functies voor de panden liggen juridisch vast in het bestemmingsplan. Het is niet altijd even makkelijk dit te wijzigen, aangezien dit tot planschade kan leiden. Mocht het resultaat van onze zoektocht naar een juiste functiemix leiden tot veranderingen, zullen we ook bezien hoe dit op gepaste wijze juridisch verankerd kan worden. Dit zal een plek moeten krijgen in het nog op te stellen Omgevingsplan.

Aanpassingen in Omgevingsvisie: n.v.t.

Sociaal onveilig

Samenvatting zienswijze: Eerder genoemd gebied wordt door Reclamant na winkelsluitingstijd als sociaal onveilig ervaren. De lege straten, onoverzichtelijke portieken en stegen en nauwelijks vluchtplekken bij dreigend gevaar zorgen hier voor. Camera's lossen dit probleem volgens Reclamant niet op; het gaat om aanwezigheid en informeel toezicht van voldoende mensen. Daarnaast wordt het voorbeeld genoemd om woningen toe te voegen wat kan leiden tot grotere sociale veiligheid. Een ander genoemd voorbeeld door Reclamant is het autoluw maken van het centrum, waardoor delen van de binnenstad 's avonds volstrekt doods zijn.

Reactie: Veiligheid is voor de gemeente een randvoorwaarde voor een aantrekkelijke stad. Eén van de programma's in deze collegeperiode is "Levendig Centrum". Zoals de naam zegt, willen we het centrum meer levendig en aantrekkelijk maken, zoals ook verwoord in de Omgevingsvisie. Zoals Reclamant stelt is meer sociale veiligheid,

levendigheid op straat, daar een belangrijk onderdeel van. Ook streven we naar een grotere mix aan functies. We nemen dit belangrijke argument van veiligheid mee in de verdere uitwerking in het ontwikkelplan voor het Centrum. Een voorbeeld hiervan is dat er gewoond kan worden op de verdiepingen, maar er op de begane grond ook gestreefd wordt naar andere functies, zoals horeca en detailhandel. Zeker in bijvoorbeeld het kernwinkelgebied en de route van station naar centrum. Daarnaast is het creëren van een veiliger gevoel ook op andere manieren te bewerkstelligen. Wellicht kan Reclamant hierover verder in gesprek gaan via het bewonersplatform en / of de wijkmanager. Met betrekking tot autogebruik, zal dit in dit gebied echt moeten verminderen, om de bereikbaarheid te garanderen en delen van het centrum meer geschikt te maken voor andere functies. Door het autoluwe centrum hopen we dat er juist meer mensen zich te voet door het centrum verplaatsen, zodat er juist meer levendigheid en sociale controle is.

Aanpassingen in Omgevingsvisie: n.v.t.

Zienswijze / reclamant 12: Provincie Zuid-Holland

Reclamant complimenteert de gemeente met de transparantie van het totstandkomingsproces, waarin partners en stakeholders uitgebreid zijn betrokken. Geconstateerd wordt dat de ambities op hoofdlijnen aansluiten bij de van Reclamant. In de zienswijze worden een aantal aandachtspunten meegegeven.

Samenwerking

Samenvatting zienswijze: De schets van de samenwerking zoals omschreven in 2.2 wordt door Reclamant niet als een compleet up-to-date overzicht herkend. Zo wordt de Regiodeal niet genoemd, evenals de Verstedelijkingsalliantie en de Maritieme Delta.

Reactie: Dit is een terechte opmerking en wordt aangepast in de Omgevingsvisie.

Aanpassing in Omgevingsvisie:

Hoofdstuk 2, 2.2 a toegevoegd: Samen hebben we de Groeiagenda Drechtsteden opgesteld en de Regiodeal Drechtsteden-Gorinchem. Met het Rijk, de Provincie en niet-overheidspartners uit de regio werken we aan de realisatie.

Hoofdstuk 2, 2.2 b nieuwe geactualiseerde tekst: De Zuidelijke Randstad Dordrecht maakt in de ruimtelijke hoofdstructuur van de Provincie Zuid-Holland onderdeel uit van de hoogstedelijke zone Leiden – Dordrecht. Het is één van de dichtstbevolkte regio's van Europa. De Zuidelijke Randstad wil uitgroeien tot een vitaal, hoogwaardig ingericht en goed bereikbaar metropolitaan gebied en daartoe de agglomeratiekracht versterken. Samen met de stedelijke regio's, Provincie Zuid-Holland, andere gemeenten waaronder Rotterdam en Den Haag en het Rijk werken we samen op het gebied van de (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) mobiliteit én de verstedelijkingsopgave (wonen, onderwijs, economie en innovatie). Dordrecht is onder meer partner in de Verstedelijkingsalliantie Leiden – Dordrecht, het programma MOVE (deel Oude Lijn Leiden – Dordrecht), de Woondeal en het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad en betrokken bij de Investeringsagenda Zuidelijke Randstad en de Verstedelijkingsstrategie van de Provincie.

Kaartbeeld Ruimtelijke hoofdstructuur provincie toegevoegd:



Hoofdstuk 2, 2.2 c nieuwe geactualiseerde tekst: De Maritieme Delta en de goederencorridor Oost-A-15

In internationaal perspectief heeft Nederland een sterke maritieme positie. Een samenhangend netwerk van zeehavens en achterlandknooppunten heeft deze positie bepaald. De regio Drechtsteden maakt onderdeel uit van dit Havenindustriële complex en daarom zijn wij ook partner in de Maritieme Delta.

Dordrecht heeft als onderdeel van de delta niet alleen banden met het noorden maar ook met het Zuidwesten (en het oosten). Eveneens zijn wij betrokken bij de Goederencorridor Zuid waarvan onder meer het goederenvervoer over het spoor onderdeel uitmaakt.

Kaartbeeld toegevoegd:



Hoofdstuk 3, 3.1: Over belangrijke ontwikkelingen hebben we daarom regionale afspraken gemaakt, **die onze stad aangaan en werken we samen in de regio en met de provincie, het Rijk en andere partners in gremia als de Verstedelijkingsalliantie Leiden – Dordrecht, de Maritieme Delta en bij de uitwerking van gemaakte afspraken in de Groeiagenda, de Regiodeal Drechtsteden – Gorinchem, de Woondeal Zuidelijke Randstad en het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad.**

Groeiambitie en wonen

Samenvatting zienswijze: Reclamant onderschrijft de ambitie om de groei in aantal inwoners en werkgelegenheid binnen het bestaand stedelijk gebied te realiseren. Het uitgangspunt is de juiste woning, op de juiste plek en bouwen naar behoefte. Reclamant vraagt zorg te dragen voor nadere afstemming met de andere regiogemeenten over hoe de gewenste groei zich verhoudt tot de prognoses en wordt verdeeld over de 7 regiogemeenten. Daarnaast vraagt Reclamant aandacht voor voldoende aanbod in het bereikbare segment. Uit de kwalitatieve woningbehoefteverkenning komt dat er meer vraag is naar sociale en betaalbare woningen.

Reactie: Er vindt jaarlijks tussen de zeven gemeenten afstemming plaats over zowel de beoogde groei, de prognoses, kwalitatieve aspecten en de verdeling over de zeven gemeentes van het woningbouwprogramma. Dit wordt toegevoegd aan de Omgevingsvisie. Jaarlijks worden met de provincie de behoeftcijfers besproken en daarbij actualiseren we als regio ook ons eigen behoefteonderzoek periodiek. Afstemming gebeurt niet alleen op het gebied van de aantallen woningen, maar ook op kwalitatieve aspecten. Zodoende kijken we ook heel goed naar de betaalbare segmenten en we zijn goed op de hoogte van de frictie en behoefte in de verschillende segmenten. Naast het op peil houden van het aantal sociale huurwoningen conform behoefte, streven we ook naar een meer evenwichtige verdeling van de sociale huurwoningen over de regio. Alles wat hiervoor genoemd is, staat meer in detail omschreven in de "Rapportage Wonen in de Drechtsteden", die jaarlijks wordt voorgelegd aan de provincie Zuid-Holland. Dit is de jaarlijkse rapportage over de stand van zaken van de uitvoering van de regionale woonvisie.

Aanpassing in Omgevingsvisie:

Hoofdstuk 3, 3.1, *Goed wonen*, toegevoegd: Met de woonvisie dragen we bij aan de groeiagenda door in te zetten op de gebiedskwaliteiten van de Drechtsteden. **Er vindt jaarlijks tussen de zeven gemeenten afstemming plaats over zowel de beoogde groei, de prognoses, kwalitatieve aspecten en de verdeling over de zeven gemeentes van het woningbouwprogramma.**

Werkgebieden en werkgelegenheid

Samenvatting zienswijze: Reclamant vindt het positief dat de Omgevingsvisie zich uitsprekt voor het behoud van ruimte voor bedrijven met hogere milieucategorieën en watergebonden activiteiten op gezoneerde terreinen. Ten aanzien van andere bedrijventerreinen stelt de visie dat 'functiemenging hier onder voorwaarden mogelijk is'. Reclamant vraagt wat deze voorwaarden zouden kunnen zijn.

Reactie: op dit moment is er geen concreet antwoord op wat deze voorwaarden zouden kunnen zijn. Deze moeten worden opgesteld, bijvoorbeeld in de verkenning naar de mogelijkheden van transformatie van (delen van) de Staart als duurzame gebiedsontwikkeling en grootschalige schuillocatie. Dit komt terug in de herziening van de Omgevingsvisie (2.0). Uiteraard speelt een onderwerp als gezondheid, met onder andere bescherming tegen geluid en schadelijke stoffen, hierin een belangrijke rol.

De Gemeente werkt de komende maanden voor de bestaande (veelal) verouderde werklocaties waar sprake is van een leegstand boven het gangbare frictieniveau en soms ook verrommeling, aan gebiedspaspoorten. Die gebiedspaspoorten moeten naast de zaken die in de bestemmingsplannen verankerd zijn (bouwhoogte, milieucategorie, staat van bedrijven, etc.) ook antwoord geven voor welke mogelijkheden er zijn voor kwalitatieve structuurversterking en clustervorming en voorwaarden waaronder ook functiemenging (bijvoorbeeld langs de randen in de overgang naar het stedelijk gebied) mogelijk is. Voorwaarde zal in ieder geval altijd zijn dat dit niet leidt tot een inperking van de milieuruimte voor zittende bedrijven ofwel de ruimte voor toekomstige bedrijven op percelen met de bedrijfsbestemming.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

Samenvatting zienswijze: Reclamant geeft aan dat een thematische clustering in zijn algemeenheid geen reden is voor perifere vestiging van detailhandel en dat grootschalige leisure concepten op zichzelf ook geen reden zijn om perifere vestiging van detailhandel mogelijk te maken.

Reactie: als het gaat om thematisch clustering wordt gedacht aan clustering van bedrijvigheid en ketenversterkende activiteiten en het kaart brengen van de verdichtingsmogelijkheden en niet van perifere detailhandel.

Wat betreft de vestiging van perifere detailhandel is de Woonboulevard Dordrecht de plek. De gemeente ziet geen ruimte voor verdere uitbreiding van de woonboulevard, gezien de positie en de economische belangen van ontwikkeling van de achterliggende Zeehaven Dordrecht.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

Spoorzone en bereikbaarheid

Samenvatting zienswijze: Reclamant is nauw aangehaakt bij de uitwerking van de ambities voor de Spoorzone. Reclamant vraagt aandacht voor bredere belangen op met

name woningbouw en mobiliteit. Zo wordt de bovenlokale betekenis als overstapstation van de Merwedelingelijn niet beschreven. Reclamant vraagt wat de inzet op een lightrail richting Rotterdam betekent voor het totale vervoersproduct en in hoeverre de gekozen ambitie afhankelijk is van deze inzet. Reclamant vraagt om bij de uitwerking van de ambities het bovenlokale belang van de Spoorzone vanuit mobiliteit goed in de gaten te houden.

Reactie: wij zijn het met reclamant eens dat belangen op woningbouw en mobiliteit nauw verbonden zijn. Het is natuurlijk de intentie van de gemeente om het totale vervoersproduct, lokaal en regionaal, te verbeteren. De nieuwe producten zijn aanvullend op bestaand aanbod. Deze spoorse ontwikkeling kan niet los beschouwd worden van het verstedelijkingsvraagstuk. De nadere uitwerking van de ontwikkelingen op het spoor worden (per definitie) in nauwe samenwerking met spoorse partijen en Reclamant opgepakt.

Er is een belangrijke vervoersrelatie tussen de Merwede Lingelijn en de Rotterdamse regio. In de huidige situatie stapte een aanzienlijk deel van deze reizigers over op het centraal station Dordrecht. In de gezamenlijke inzet op een Light Rail systeem (of CitySprinter), naast de Intercity, op Rotterdam, is de verknoping op de Merwede Lingelijn onderdeel van studie.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

Energie, leefbaarheid en buitengebied

Samenvatting zienswijze: Het valt Reclamant op dat de ambities voor landbouw in het buitengebied zeer beperkt beschreven zijn. Kansen voor verduurzaming en een meer natuurinclusieve landbouw hoeven zich echter niet te beperken tot de randen van het buitengebied.

Reactie: we begrijpen de reactie van Reclamant op de ambities voor de landbouw voor wat betreft natuurinclusief bouwen. We hebben ook meer ambitie dan alleen de randen van het buitengebied. Vanwege een gevoelige situatie in het buitengebied kunnen we niet concreter worden in onze Omgevingsvisie. We hebben ons tot doel gesteld om deze kwestie op te lossen en de extra ambities voor natuurinclusieve landbouw in een volgende versie van Omgevingsvisie (2.0) op te nemen.

Met betrekking tot het opwekken van duurzame energie in het buitengebied stellen we het open karakter in het buitengebied voorop en is er geen (politiek) draagvlak voor.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

Bodem en ondergrond

Samenvatting zienswijze: Reclamant geeft aan dat volgens de Omgevingswet de gemeente de leidende overheid zal zijn op het gebied van de ordening van bodem en ondergrond. Het formuleren van een eigen, gemeentelijke visie op de doelstelling uit 'oudere nota's' is daarom gewenst.

Reactie: Reclamant geeft aan dat in de ontwerp-Omgevingsvisie wordt verwezen naar bestaande oudere beleidsdocumenten. Dat is correct. Deze zullen in de komende periode worden geëvalueerd en waar nodig geactualiseerd. Dit is op dit moment onzes inziens nog niet mogelijk, vanwege de vele inhoudelijke onduidelijkheden ten aanzien van het onderwerp bodem in de Omgevingswet.

Aanpassing in Omgevingsvisie: n.v.t.

AMBTELIJKE AANPASSINGEN

De ambtelijke aanpassingen zijn aanpassingen naar aanleiding van actualiteiten, het algemene beeld uit de zienswijzen, de avond van de Omgevingsvisie en andere interne en externe reacties. Het betreft aanpassingen ter verduidelijking, zoals aanvulling van legenda's bij kaartmateriaal, betere zinsopbouw, verheldering van teksten en argumentaties. Er wordt hieronder onderscheid gemaakt naar drie categorieën aanpassingen. Onder de algemene aanpassingen vallen onder meer aanpassingen in kaartmateriaal en spellingsfouten. Vervolgens wordt per hoofdstuk aangegeven wat er inhoudelijk aangepast is. Tot slot worden nog de aanpassingen in de bijlagen aangegeven.

1. Algemeen

Nummering afbeeldingen

De afbeeldingen worden opnieuw genummerd waardoor de volgorde klopt.

Dubbelingen en spelfouten

Er zijn enkele spelfouten en dubbelingen verbeterd, waardoor de Omgevingsvisie duidelijker is en juist tot zijn recht komt.

Kaarten en legenda's

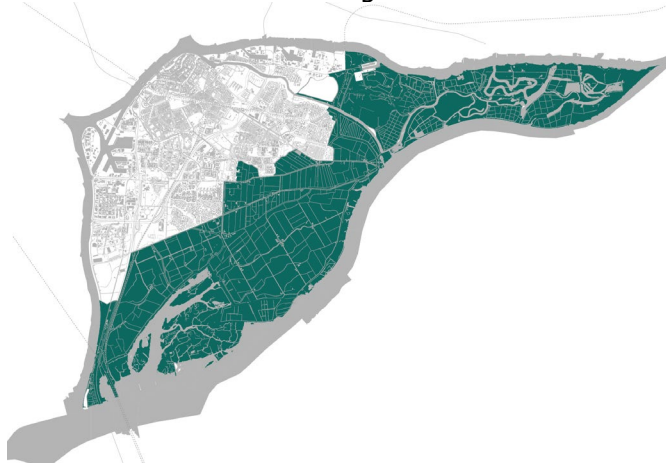
Meerdere kaarten bleken voor verbetering vatbaar. Dit had onder meer te maken met de leesbaarheid of met de legenda. In sommige gevallen zijn hier verbeteringen op aangebracht. In andere gevallen bleek dit niet mogelijk. Daarnaast komt er een website versie waar de Omgevingsvisie op komt te staan. In veel gevallen zullen de kaarten daar beter leesbaar zijn.

Sportpark Schenkeldijk op kaartbeeld

In de kaarten van de gebieden in de Omgevingsvisie is per abuis het sportpark Schenkeldijk in de Omgevingsvisie 1.0 op de kaart bij het Poldergebied geplaatst. Sportpark Schenkeldijk hoort echter bij het gebied 'de Dordwijkzone'.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: Sportpark Schenkeldijk is in 3 kaarten (Poldergebied, Dordwijkzone en overzichtskaart Dordrecht) uit het Poldergebied weggelaten en aan de zuidkant van de Dordwijkzone toegevoegd.

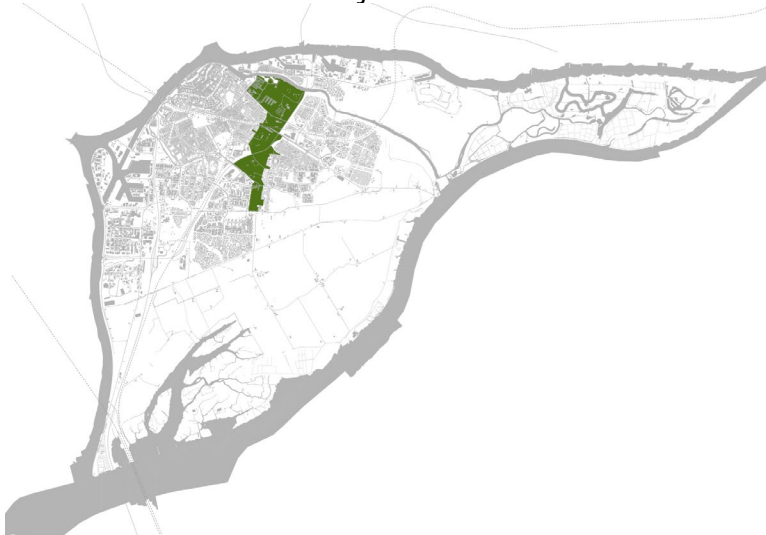
Oude kaart van het Poldergebied



Nieuwe kaart van het Poldergebied



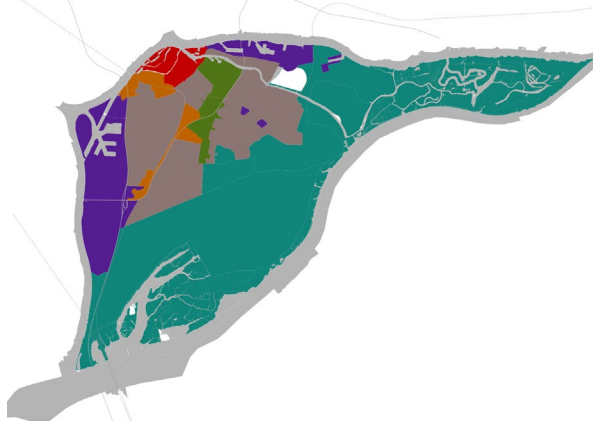
Oude kaart van de Dordwijkzone



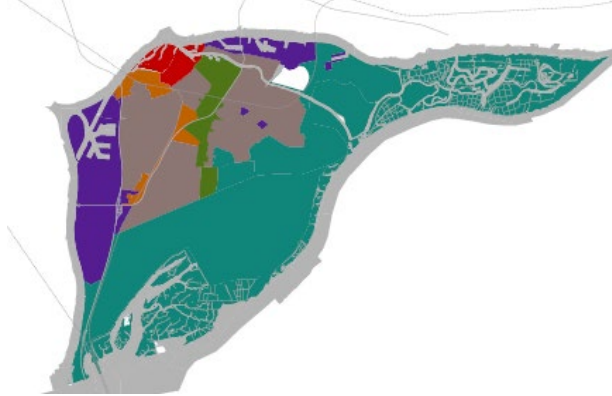
Nieuwe kaart van de Dordwijkzone



Oude kaart van de 6 gebieden



Nieuwe kaart van de 6 gebieden



2. Hoofdstukken Omgevingsvisie

Hoofdstuk 1: Dordrecht naar integraal omgevingsbeleid

1.4 Participatie

Pagina 11 was nog niet compleet, omdat de avond van de Omgevingsvisie van 18 november nog niet genoemd was en het aantal zienswijzen in de ontwerp Omgevingsvisie nog niet bekend was. Dit is aangepast zodat de participatie volledig is weergegeven.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: In de Omgevingsvisie zijn de volgende zinnen aangepast op pagina 11:

De inbreng van de genoemde groepen is door participatie tot stand gekomen. Dit kende vele vormen: interviews, samenvattingen, gespreken, e-mails, bijeenkomsten (check-ins, check-outs, open dag omgevingsvisie, **interactieve avond presentatie van de ontwerp-omgevingsvisie**), onderzoek GGD **en de inspraakprocedure via het indienen van zienswijzen. Ook zijn er ambtelijk nog minimale aanpassingen doorgevoerd.** Via verschillende trajecten zijn de beleidskeuzes verwoord en vertaald naar de uitwerking per gebied.

Hoofdstuk 2: Het profiel van Dordrecht: het verhaal van het eiland

Geen ambtelijke aanpassingen.

Hoofdstuk 3: Opgaven en doelen

Doel 1 Dordrecht is een aantrekkelijke stad

Op pagina 29 onder subdoel 'Sterke, gedifferentieerde en inclusieve woonwijken' kan de tekst completer geformuleerd worden. Het gaat niet alleen om het bouwen van woningen, maar ook om het stimuleren van doorstroming, zodat verschillende groepen mensen meer kans hebben op een geschikte woning.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: De volgende zin is op pagina 29 toegevoegd: *Tegelijkertijd zetten we in op het stimuleren van doorstroming, waardoor ook bestaande woningen eerder vrij komen.*

Doel 2 Dordrecht is een bereikbare stad

Op pagina 33 bleek vanuit de toekomstbestendigheid en duurzaamheid dat het niet alleen belangrijk is om het autoverkeer in Dordrecht verder te verminderen maar ook te verduurzamen.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: In de inleiding is toegevoegd: Om in verblijfsgebieden, waaronder woongebieden ruimte te geven aan het aangenaam verblijven (spelen, wandelen etc.) is het belangrijk het autoverkeer in de stad verder te verminderen **en te verduurzamen**.

De zin daaronder op dezelfde pagina was daardoor ook niet compleet. Behalve inzetten op alternatief vervoer zoals OV, wordt nu ook benadrukt dat er gesneden moet worden in het autonetwerk.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: In de inleiding pagina 33 is toegevoegd: Gemotoriseerd verkeer is op veel plaatsen ondergeschikt. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid en gezondheid. De gemeente zet daarom in op **infrastructurele maatregelen om het autogebruik te beperken en** het stimuleren van alternatieve vervoerwijzen zoals het openbaar vervoer, de fiets en deelvoertuigen.

Onder parkeerbeleid en innovatieve verkeersoplossingen op pagina 34 stond Stadswerven genoemd als mogelijk transferpunt. Dit is onjuist, dus is Stadswerven uit deze zin verwijderd.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: De zin luidt nu: " Transferpunten die hiervoor in beeld zijn: Weeskinderdijk, Gezondheidspark, Merwedekade, Biesbosch ten behoeve van toerisme en recreatie".

In het rode kader 'Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan' op pagina 34 stonden een aantal verouderde of onjuiste programma's. Deze aanpassingen zijn tevens doorgevoerd in de bijlage 'overzicht beleidsstukken onder het thema mobiliteit, 3^e kolom "Eventuele nieuwe naam + datum vaststelling".

Aanpassing in de Omgevingsvisie: Het kader ziet er nu als volgt uit:

"Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan

- Fietsvisie en uitvoeringsprogramma Dordt fietst verder!.
- Verkeersstructuurplan centrum 2013-2023.
- Verkeerstructuurplan Spuiboulevard.
- Aanpak verkeersonveilige locaties.
- Integrale visie op laadinfrastructuur.

- Volgen van de planning van het Rijk en tijdig een plan maken voor de reconstructie van verbreding A16 (Wielwijk). De reservering voor de verbreding van de A16 nemen we op in het omgevingsplan.
- Actieplan duurzame mobiliteit".

In de aandachtspunten vanuit de impactbeoordeling op pagina 36 was een zin verkeerd overgenomen uit het Antearapport. De passage uit het Antearapport gaat over het stimuleren van fietsgebruik en niet over de voornemens voor de stationshaltes Leerpark en Amstelwijk. Zodoende wordt dat gedeelte geschrapt.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: De zin luidt nu: "Het stimuleren van het fietsgebruik door en het verbeteren van de kwaliteit van het fietsnetwerk door de aanleg van extra fietsverbindingen. Dordrecht is hier al mee bezig: zie de voornemens om de missing links in het fietsnetwerk te dichten".

Doel 3 Dordrecht is een gezonde stad

Op pagina 39 onder subdoel 'Voldoende mogelijkheden voor zelfredzaamheid van onze inwoners' wordt toegevoegd dat zelfredzaamheid niet alleen gaat over voldoende geschikte woningen, maar ook over de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor bewoners en dat we hier actief op inzetten.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: De zin is toegevoegd: Ook de openbare ruimte richten we gebruiksvriendelijk en toegankelijk in.

Hoofdstuk 4: De systemen in Dordrecht

4.1 Groenblauwe systeem

Onder doelstellingen, op pagina 62 is onder de tweede bullet 'de maaswijdte van 400 meter' weggelaten, aangezien dit niet gegarandeerd kan worden.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: De zin luidt nu: *Dat is een mix van snelle functionele doorgaande routes en ontspannen recreatieve routes waarbij we streven naar het scheiden van voet- en wandelpaden waar wenselijk en mogelijk. Dit vraagt om maatwerk per locatie.*

Op dezelfde pagina onder de derde bullet zijn de concrete locaties toegevoegd, zodat duidelijk wordt om welke drie recreatieve knooppunten het gaat. Daarnaast is toegevoegd dat het gaat om het 'autoluwe' buitengebied als benadrukking. Tot slot zijn de 'overstappunten' verwijderd. Het gaat om recreatieve knooppunten, niet per se om overstappunten. In het laatste geval wordt ervan uitgegaan dat men van het ene vervoermiddel overstapt naar een ander vervoermiddel. Het gaat hier om het verdergaan te voet.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: De paragraaf is aangepast: *Ten derde maken we het zoveel mogelijk autoluwe buitengebied via een drietal recreatieve knooppunten bereikbaar. Het gaat daarbij om de Louisa-Canneman polder (Schenkeldijk Beneden Zeedijk), de Bovenpolder (Zuidendijk-Provinciale weg) en de Merwelanden. Het zijn plekken waar meerdere recreatieve voorzieningen zijn geconcentreerd. Ze zijn goed bereikbaar voor verschillende vervoersvormen. Bovendien hebben ze een eigen karakteristiek die zich in het landschap en programma ter plekke manifesteert. Daarmee spreken we een brede groep mensen aan en stimuleren we om gezond gebruik te maken van het buitengebied.*

Onder 'Wat gaan we doen om dit te bereiken?', op pagina 64, onder de vierde bullet gaf de zin "Het fietsnetwerk verfijnen we door ov-hubs" ruimte voor verwarring. Dit kan op meerdere manieren worden geïnterpreteerd, dus is dit verduidelijkt.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: De zin luidt nu: *Het fietsnetwerk **verbinden we met bestaande en nieuw te ontwikkelen** ov-hubs. **Denk aan een mogelijk nieuw treinstation bij Leerpark / Gezondheidspark.***

4.4 Energie systeem

Onder 'Energieopwekking' op pagina 79 werd een ruwe overgang geconstateerd tussen windenergie en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Er is daarom een overgangszin toegevoegd.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: De volgens zin is toegevoegd: *Om het gebruik van o.a. elektrische voertuigen te stimuleren wordt conform de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) verwacht dat iedere gemeente een integrale visie op laadinfrastructuur vaststelt, bij voorkeur in regionaal verband.*

4.5 Verkeer systeem

Onder 'Fietsnetwerk' op pagina 83 gaat het over een aantal 'missing links', ontbrekende verbindingen in hoofd fietsroutes. Er worden een voorbeelden gegeven, maar er ontbrak een missing link: de interwijkverbinding bij centraal station.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: De zin luidt nu: *Voorbeelden van missing links zijn de verbinding tussen Stadswerven (inmiddels is een start gemaakt met de realisatie van de Prins Clausbrug), de binnenstad, aan de westzijde van het spoor en de N3 **en tot slot de interwijkverbinding bij het centraal station.***

Onder 'Wegennetwerk' liep de derde alinea niet vloeiend. De nieuwe tekst beoogt meer duidelijkheid van de bedoeling voor eenieder.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: Deze tekst is vervangen door: *In de woonwijken staat het bereiken van de woning centraal en niet de doorstroming van verkeer. Fietsers en openbaar vervoer hebben hierbij een belangrijke functie. De auto is meer ondergeschikt, alleen bestemmingsverkeer is gewenst. Gebiedsvreemd verkeer wordt zo veel mogelijk geweerd door onder andere de auto om de stad te leiden via de rijkswegen.*

Onder 'Doelstellingen' is het, naast het versterken van de netwerken en het autogebruik te verminderen, in het kader van verduurzamen ook belangrijk te benoemen op welke manier dit mogelijk is. Alleen het versterken van alternatieven is niet genoeg; er moet ook gesneden worden in het autonetwerk.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: Op pagina 86 is na de eerste alinea toegevoegd: *Door de vier netwerken te versterken, wordt tevens bijgedragen aan de verduurzaming van mobiliteit. Naast het verminderen van het autogebruik is het ook noodzakelijk om dit te verduurzamen door het stimuleren van zero emissie vervoer en het gebruik van duurzame brandstoffen zoals elektriciteit en waterstof.*

Daarnaast is bij de opsomming in de 4^e bullit de tekst aangepast van 'versterken' naar 'aanpassen'.

En is een vijfde bullit toegevoegd: *Terugdringen van autogebruik door infrastructurele maatregelen, gericht op gedeeltes niet beschikbaar maken voor de auto.*

Hoofdstuk 5: De gebieden in Dordrecht

5.1 Centrum

Waar in de tekst op pagina 103 onder 'Bereikbare stad' werd verwezen naar het 'Verkeerstructuurplan Centrum' wordt dit verbeterd naar 'Verkeerstructuurplan Spuiboulevard en Schil West'.

Daarnaast staat dat het gebied Centrum autoluw is. Dat geldt niet voor het hele gebied, zoals de Stadswerven.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: Dat betekent dat **grote delen** van het centrum autoluw zijn".

Het programma 'uitvoeren autoluw centrum' genoemd op pagina 106 in het kader is betiteld.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: Aangepast naar: *Uitvoeren verkeersstructuurplan Spuiboulevard en Schil West o.a. autoluw*

5.2 Woonwijken

In de inleiding wordt aangegeven dat iedere (nieuwe) Dordtenaar een passend dak boven zijn hoofd moet kunnen vinden. In een uitwerking is het met betrekking tot kwetsbare inwoners, ruimtelijk relevant te benoemen dat spreiding over de stad een uitgangspunt is.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: op pagina 109 in de inleiding is de volgende zin toegevoegd: *In het kader van huisvesting van kwetsbare groepen streven we naar spreiding over de stad. Geen enkele buurt wordt op voorhand uitgesloten van een vestiging van maatschappelijke opvanginstellingen of een woonvoorziening beschermd wonen.*

Onder 'Bereikbare stad' op pagina 113 is aangescherpt wat 'ondergeschikt motorverkeer' betekent.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: De volgende zin is toegevoegd: *Daar waar het kan wordt de snelheid verlaagd naar 30 km/u.*

Met betrekking tot het doel gezondheid zijn er meer wijken in Dordrecht waar de sociaal economische status laag scoort. Door het toevoegen van Krispijn, de Staart, Vogelbuurt en Sterrenburg 1 Oost wordt duidelijk dat meer wijken in Dordrecht om aandacht vragen.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: op pagina 115 zijn een aantal wijken / buurten toegevoegd: *We willen dat al onze inwoners langdurig gelukkig, gezond, veilig en zinvol meedoen in de samenleving. Hiervoor is voldoende ruimte nodig. Met name in de wijken Wielwijk, Crabbehof, **Krispijn, Staart, Vogelbuurt en Sterrenburg 1 Oost** waar de gezondheid van inwoners op sommige gebieden wat slechter is.*

5.3 Werkgebieden

Op pagina 123 onder 'Bereikbare stad' is een meer oplossingsgerichte en verduidelijkte zit toegevoegd.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: aangepast: *Uitgangspunt is dat werkgebieden goed bereikbaar zijn met de (vracht)auto vanaf de hoofdinfrastructuur N3 en A16. Openbaar vervoer **of een alternatief hierop is gewenst. Denk aan een oplossing voor de laatste kilometer naar een OV- knooppunt.***

Daarnaast is truckparking op Dordtse Kil 4 is niet meer aan de orde. Dit is dus verwijderd uit de tekst.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: de zin luidt nu: *Het parkeren van met name grote voertuigen verdient aandacht. Specifiek gaat het dan om truckparking op Dordtse Kil 3.*

5.4 Poldergebied

Onder 'Verkeer en vervoer' op pagina 133 is de nadruk gelegd op fietsverkeer en voetgangers in het poldergebied.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: *De visie Het Groenblauwe Eiland van Dordrecht zet in op de toegankelijkheid van enkel bestemmingsverkeer en met name op een goede bereikbaarheid per fiets en per voet, **de auto is hierbij ondergeschikt.***

In dezelfde paragraaf is de bushalte genoemd bij een toegangspoort. Dit is niet realistisch.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: In de tekst is de 'bushalte' verwijderd en is de tekst aangepast naar: *Kortom, het poldergebied is autoluw. Met het openbaar vervoer willen we het poldergebied via de drie toegangspoorten **met OV hubs met natransport** bereikbaar te maken.*

5.5 Spoorzone

Onder 'Bereikbare stad' op pagina 142 was aangegeven dat voor vervoersmodaliteiten het streven is om 70% - 80% via langzaam verkeer en openbaar vervoer te laten verlopen. Dit is niet realistisch.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: De volgende zin is aangepast: *Uitgangspunt voor de stationsgebieden in de Spoorzone is een verschuiving in vervoersmodaliteiten. **Het streven is dat 50 procent** van de mobiliteit plaatsvindt binnen, naar en van het gebied middels openbaar vervoer en langzaam verkeer, in plaats van traditioneel met de auto.*

5.6 Dordwijkzone

De Dordwijkzone is nog geen strak omlijnd gebied. Uitwerking en indeling vindt momenteel plaats via het op te stellen Programma Dordwijkzone.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: op pagina 157 wordt met een voetnoot het volgende toegevoegd aan het Programma Groenblauw: *De Dordwijkzone is nog geen strak omlijnd gebied. In het programma Dordwijkzone volgt de nadere en meer specifieke uitwerking van de Dordwijkzone.*

Op het moment van schrijven van deze Nota van beantwoording, vindt de totstandkoming van het Programma Dordwijkzone plaats. Hiermee kunnen eerste schetsen getoond worden van een verdere invulling. De volgende afbeelding wordt daarom op pagina 154 toegevoegd:



Met als onderschrift: Structuur Dordwijkzone volgens concept Programma Stadspark XXL

Met betrekking tot de voorzieningen in de Dordwijkzone zijn inmiddels stappen gezet in het kader van Programma Sportparken en de ontwikkeling van de Dordwijkzone. Het doel is niet per sé clustering, maar wel optimaal ruimtegebruik van sportparken. De multi inzetbaarheid is een streven, maar wellicht niet altijd mogelijk, ook vanwege de groene uitgangspunten voor dit gebied. Tot slot heeft besluitvorming in het kader van Schenkeldijk geleid tot het afschalen van het aantal velden daar, wat betekent dat een uitbreiding van sportareaal in de vorm van sportvelden aldaar niet logischerwijs zal plaatsvinden.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: de tekst op pagina 154 is nu als volgt: 'Hoewel het gebied op de kaart groen oogt, betreffen het vaak ontoegankelijke sportfaciliteiten. Voor een centraal park is het nodig om bredere, openbaar toegankelijke parkzones te maken. Dat vraagt om het **optimaliseren van het huidige ruimtegebruik. De sportparken** moeten doorkruisbaar zijn en parkeervoorzieningen en andere faciliteiten **moeten zo veel mogelijk** multi-inzetbaar zijn. Dit wordt nader uitgewerkt in het Programma Sportparken **en de uitwerking van de Dordwijkzone**, waarbij afwegingen ook in relatie tot het sporten in heel Dordrecht gemaakt worden.'

Hoofdstuk 6: Dordrecht naar een dynamische uitvoering

In het schema van de Programma's op pagina 160 stond het programma 'Duurzame mobiliteit'. Dit is te 'eng' geformuleerd.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: in het schema is de naam van het programma duurzame mobiliteit aangepast naar '**Programma Toekomstbestendig bereikbaar Dordrecht**'

In hetzelfde schema geldt bij 'Dordrecht beweegt' dat bereikbaarheid ook van belang is.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: in het programma 'Dordrecht beweegt' is ook een kruisje toegevoegd bij bereikbaar.

3. Bijlagen Omgevingsvisie

Bijlage 1 Overzicht beleidsstukken Gemeente Dordrecht die verwerkt zijn in de Omgevingsvisie Dordrecht 1.0, augustus 2020

In de bijlage 'overzicht beleid' stond nu onterecht dat Otto Dickeplein en de Grote Markt al programma's zijn. Deze informatie hierover, verwerkt in de Omgevingsvisie, komt echter uit het Beeldkwaliteitplan Binnenstad 2014.

Aanpassing in de Omgevingsvisie: Otto Dickeplein en de Grote Markt zijn verwijderd uit de bijlage als zijnde een bestaand programma. Tegelijkertijd is het wel toegevoegd als een Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan onder Aantrekkelijke Stad: 'Verbeteren ruimtelijke kwaliteit en betere inpassing in de historische structuur van de Grote Markt en omgeving en het Otto Dickeplein'.

Bijlage 3 Participatieverslag Omgevingsvisie uitgebreid, tot en met augustus 2020

Het participatieverslag is geactualiseerd: er is een alinea opgenomen over de *Formele inspraakprocedure* en over de *Dag van de Omgevingsvisie II: presentatie ontwerp Omgevingsvisie*.